







Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116502923>











CAI  
YC 19  
T84

148



Second Session  
Thirty-fifth Parliament, 1996

Deuxième session de la  
trente-cinquième législature, 1996

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Standing Senate Committee on  
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des  
Transports et des communications*

*Proceedings of the Subcommittee on*

*Délibérations du sous-comité de la*

**Transportation Safety**

**Sécurité des transports**

*Chairman:*  
The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

*Président:*  
L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

Thursday, October 24, 1996  
Tuesday, November 5, 1996  
Thursday, November 7, 1996

Le jeudi 24 octobre 1996  
Le mardi 5 novembre 1996  
Le jeudi 7 novembre 1996

Issue No. 1

Fascicule n° 1

**Organization Meeting and  
First and Second Meetings on:**  
The State of Transportation Safety in Canada

**Séance d'organisation et  
Première et deuxième réunions concernant:**  
L'état de la sécurité des transports au Canada

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION  
SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chair*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C.	Roberge
(or Graham)	
* Lynch-Staunton	
(or Berntson)	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 3)

LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES  
TRANSPORTS

*Président:* L'honorable J. Michael Forrestall

*Vice-président:* L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p.	Roberge
(ou Graham)	
* Lynch-Staunton	
(ou Berntson)	

\* *Membres d'office*

(Quorum 3)

Published by the Senate of Canada

Available from Canada Communication Group — Publishing,  
Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Also available on the Internet: <http://www.parl.gc.ca>

Publié par le Sénat du Canada

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Aussi disponible sur Internet: <http://www.parl.gc.ca>



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Monday, October 2, 1996:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Corbin:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and make recommendations upon the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the twenty-first century;

That the committee be authorized to permit coverage by electronic media of its public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the committee present its final report no later than December 31, 1997.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extraits des *Journaux du Sénat*, le lundi 2 octobre 1996:

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Corbin,

Que le comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin de présenter des recommandations, l'état de la sécurité des transports au Canada et à mener une étude comparative des considérations techniques et des structures juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle;

Que le comité soit autorisé à permettre la diffusion de ses délibérations publiques par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible les travaux;

Que le comité présente son rapport au plus tard le 31 décembre 1997.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, October 24, 1996

(1)

*[English]*

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 12:19 p.m. this day for the purpose of organization.

*Members of the subcommittee present:* The Honourable Senators Adams, Forrestall and Mercier. (3)

*Other senator(s) present:* The Honourable Senators Atkins and Spivak.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Michel Patrice, Legislative Clerk, Committees and Private Legislation Directorate.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to organize pursuant to the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

The clerk of the subcommittee presided over the election of the Chair.

The Honourable Senator Adams moved that the Honourable Senator Forrestall be Chair of this subcommittee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Chair presiding, the Honourable Senator Spivak moved that the Honourable Senator Adams be Deputy Chair of this subcommittee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Mercier moved the Chair and Deputy Chair be authorized to invite witnesses and schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Adams moved that the subcommittee print 200 copies of its proceedings and that the Chair be authorized to adjust this number from time to time to meet demand.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Adams moved that, pursuant to Rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Mercier moved that the subcommittee request the Library of Parliament to assign research officers to the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Spivak moved that the Chair be authorized to direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

The question being put on the motion, it was adopted.

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 24 octobre 1996

(1)

*[Traduction]*

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité permanent des transports et des communications tient aujourd'hui à 12 h 19 sa séance d'organisation.

*Membres du sous-comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Forrestall et Mercier. (3)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Atkins et Spivak.

*Également présents:* John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Michel Patrice, conseiller législatif, Direction des comités et de la législation privée.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité procède à l'organisation de ses travaux conformément à la résolution adoptée par le comité le 24 octobre 1996.

Le greffier du sous-comité préside à l'élection à la présidence.

L'honorable sénateur Adams propose que l'honorable sénateur Forrestall assume la présidence du sous-comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

La présidente de la séance, l'honorable sénateur Spivak, propose que l'honorable sénateur Adams assume la vice-présidence du sous-comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Mercier propose que le président et le vice-président soient autorisés à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Adams propose que le sous-comité fasse imprimer 200 exemplaires de ses délibérations et que le président soit autorisé à modifier cette quantité en fonction des besoins.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Adams propose que, conformément à l'article 89 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre les témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Mercier propose que le sous-comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des attachés de recherche auprès du comité.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Spivak propose que le président soit autorisé à diriger le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et d'ébauches de rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.



The Honourable Senator Adams moved that, pursuant to the Senate guidelines for witnesses' expenses, the subcommittee may reimburse reasonable travelling and living expenses to no more than two witnesses from any one organization and payment will take place upon application.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Mercier moved that the subcommittee meet on Thursdays at 12 noon.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was agreed, — THAT the workplan, as revised, be adopted subject to necessary changes.

The Honourable Senator Mercier moved that the subcommittee travel to western Canada during the last week of November 1996 and to the rest of Canada during the last two weeks of February 1997.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Spivak moved that press communiqués be approved by the Chair and Deputy Chair or their representatives.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 12:50 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 5, 1996

(2)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 4:00 p.m. this day, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

*Members of the subcommittee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall and Mercier. (4)

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation, Committees and Private Legislation Directorate.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

*From the Department of Transport:*

Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group;

L'honorable sénateur Adams propose que, conformément aux lignes directrices relatives aux dépenses des témoins, le sous-comité puisse rembourser des frais de déplacement et de séjour raisonnables à tout au plus deux témoins de chaque organisation et que le paiement se fasse sur demande.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Mercier propose que le sous-comité se réunisse les jeudis à midi.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu — QUE le plan de travail révisé soit adopté à la condition d'y apporter les changements nécessaires.

L'honorable sénateur Mercier propose que le sous-comité se rende dans l'Ouest du Canada pendant la dernière semaine de novembre 1996 et dans le reste du Canada pendant les deux premières semaines de février 1997.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Spivak propose que les communiqués soient approuvés par le président et le vice-président ou leurs représentants.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 12 h 50, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 5 novembre 1996

(2)

[Français]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 heures sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

*Membres du sous-comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall et Mercier. (4)

*Également présents:* John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller spécial; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation, Direction des comités et de la législation privée.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Le comité procède à l'étude de l'état de la sécurité des transports au Canada conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

*Du ministère des Transports:*

Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité en sûreté;



Gaétan Boucher, Acting Director General, Safety and Security Secretariat.

The witnesses made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Department of Transport be filed with the clerk of the committee as *Exhibit 6050-2.35 / T1 - "1"*.

At 5:05 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Gaétan Boucher, directeur général intérimaire, Secrétariat de la sécurité et sûreté.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE l'exposé du ministère des Transports soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35/TI-«1»*).

À 17 h 05, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Thursday, November 7, 1996

(3)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 12:11 p.m. this day, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

*Members of the subcommittee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall and Mercier. (4)

*Other senator present:* The Honourable Senator Atkins.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation, Committees and Private Legislation Directorate.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

WITNESS:

*From the Transportation Safety Board of Canada:*

Kenneth A. Johnson, Executive Director.

The witness made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the document by the Transportation Safety Board of Canada be filed with the clerk of the committee as *Exhibit 6050 - 2.35/ T1 - "2"*.

At 1:46 p.m., the Subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, le jeudi 7 novembre 1996

(3)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 11 sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

*Membres du sous-comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall et Mercier. (4)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Atkins.

*Également présents:* John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation, Direction des comités et de la législation privée.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité procède à l'étude de l'état de la sécurité des transports au Canada conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

TÉMOIN:

*Du Bureau de la sécurité des transports du Canada:*

Kenneth A. Johnson, directeur exécutif.

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — QUE le document du Bureau de la sécurité des transports du Canada soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35/TI-«2»*).

À 13 h 46, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

*Le greffier du sous-comité,*

Timothy Ross Wilson

*Clerk of the Subcommittee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, October 26, 1996

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 12:19 p.m. to organize the activities of the committee.

[English]

**Mr. Timothy Ross Wilson, Clerk of the Committee:** Honourable senators, as clerk of your committee, it is my duty to preside over the election of the chair of this subcommittee. The floor is now open to receive motions to that effect.

**Senator Adams:** I nominate Senator Forrestall.

**Mr. Wilson:** It is moved by the Honourable Senator Adams that Honourable Senator Forrestall be chair of this subcommittee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Mr. Wilson:** The motion is carried. Congratulations, Mr. Chairman.

**Senator Forrestall:** Thank you for your confidence.

**Senator J. Michael Forrestall (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Before we go any further, we must now name a deputy chair. The committee is open for nominations.

**Senator Spivak:** I nominate Senator Adams.

**The Chairman:** We have a nomination for Senator Adams. Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** I welcome you and extend my congratulations.

**Senator Adams:** We will work well together.

**The Chairman:** We need a motion to authorize the Chairman and Deputy Chairman to invite witnesses and to schedule hearings.

**Senator Mercier:** I so move.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. We require a motion to authorize the committee to print 200 copies of our proceedings and to authorize the Chair to adjust this number from time to time to meet demand.

**Senator Adams:** I so move.

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. We need a motion, pursuant to rule 89, to authorize the Chair to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present.

**Senator Adams:** I so move.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 24 octobre 1996

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications tient sa réunion d'organisation aujourd'hui, à 12 h 19.

[Traduction]

**M. Timothy Ross Wilson, greffier du comité:** Honorables sénateurs, c'est à moi, en tant que greffier du comité, qu'il revient de présider à l'élection du président du sous-comité. Je suis maintenant prêt à recevoir les motions à cet effet.

**Le sénateur Adams:** Je propose le sénateur Forrestall.

**M. Wilson:** L'honorable sénateur Adams propose que l'honorable sénateur Forrestall soit élu président du sous-comité. Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

**Des voix:** Adoptée.

**M. Wilson:** La motion est adoptée. Félicitations, monsieur le président.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous remercie tous de cette marque de confiance.

**Le sénateur J. Michael Forrestall (président)** prend le fauteuil.

**Le président:** Avant d'aller plus loin, il faudrait nommer un vice-président. Y a-t-il des propositions?

**Le sénateur Spivak:** Je propose le sénateur Adams.

**Le président:** On a proposé le sénateur Adams. Est-on d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Sénateur Adams, je vous souhaite la bienvenue et je vous félicite.

**Le sénateur Adams:** Nous ferons une bonne équipe.

**Le président:** Il nous faut une motion autorisant le président et le vice-président à inviter des témoins et à organiser des audiences.

**Le sénateur Mercier:** Je fais une proposition en ce sens.

**Le président:** Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** La motion est adoptée. Il nous faut aussi une motion autorisant le comité à faire imprimer 200 exemplaires de ses délibérations et autorisant le président à modifier cette quantité en fonction des besoins.

**Le sénateur Adams:** Je le propose.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** La motion est adoptée. Quelqu'un peut-il proposer que, conformément à l'article 89 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum.

**Le sénateur Adams:** Je le propose.

**The Chairman:** Agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We need a motion to allow the subcommittee to request the Library of Parliament to assign research officers to the committee.

**Senator Mercier:** I so move.

**The Chairman:** Agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. We need a motion to authorize the Chair to direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

**Senator Spivak:** I so move.

**The Chairman:** Agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. We require a motion that, pursuant to Senate guidelines for witnesses' expenses, the subcommittee may reimburse reasonable travelling and living expenses to no more than two witnesses from any one organization and payment will take place upon application.

**Senator Adams:** If we deal with, for example, provincial government representatives in transportation, would that apply? Are we talking about just ordinary persons?

**The Chairman:** We would certainly not pay for government witnesses. We do pay for private citizens. We will make ourselves available so there can be no question of government witnesses not coming for any reason. We will go into their bailiwick where necessary. We will take a close look at this. For example, should we go to Vancouver or to Victoria, the capital of British Columbia? These are the questions.

**Senator Adams:** Sometimes people are interested to talk to us in the committee but small business people cannot afford to fly down here. If we only go to Yellowknife, some people may come from Rankin Inlet or Iqaluit. Can we repay those people? That is my concern, to provide those people with transportation.

**The Chairman:** Senator, we have \$15,000 in the budget to accommodate witnesses whom we would like to hear or who may want to come for their own purposes and we deem it advisable that they come. This motion would limit the repayment to cover two witnesses per organization. We would not want 8 or 10 people to come with one or two spokespeople.

**Senator Adams:** I live in the Territories. I would be more concerned for witnesses from places like Baffin Island and Iqaluit.

**Le président:** Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** Il faut maintenant autoriser le sous-comité à demander à la Bibliothèque du Parlement de lui affecter des attachés de recherche.

**Le sénateur Mercier:** Je le propose.

**Le président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** La motion est adoptée. Il faut autoriser la présidence à diriger le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et d'ébauches de rapport.

**Le sénateur Spivak:** Je fais une proposition en ce sens.

**Le président:** Les autres honorables sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** La motion est adoptée. Il nous faut une motion autorisant le sous-comité à verser, en conformité avec la directive du Sénat concernant les frais des témoins, une indemnité raisonnable pour frais de déplacement et de séjour à deux témoins au plus de chaque organisme et que ces frais soient payés sur présentation d'une réclamation.

**Le sénateur Adams:** Cela s'appliquerait-il dans le cas, par exemple, de fonctionnaires des Transports d'un gouvernement provincial? Est-il plutôt question de simples particuliers?

**Le président:** Nous ne verserions assurément pas d'indemnité aux porte-parole d'un gouvernement. Par contre, nous la verserions aux particuliers. Nous nous arrangerons pour être disponibles. Ainsi, les témoins d'un gouvernement n'auront pas de raison valable de ne pas se présenter. Au besoin, nous irons même jusqu'à eux. Nous étudierons cette question avec attention. Ainsi, devons-nous nous rendre à Vancouver ou à Victoria, la capitale de la Colombie-Britannique? Voilà les questions au sujet desquelles il faudra se prononcer.

**Le sénateur Adams:** Certains aimeraient parfois nous rencontrer, mais les petits entrepreneurs ne peuvent se payer le voyage en avion jusqu'ici. Si nous tenons des audiences à Yellowknife seulement, dans les Territoires, certains viendront peut-être de Rankin Inlet ou d'Iqaluit. Pouvons-nous verser à ces gens l'indemnité? Voilà ce qui me préoccupe, de payer le transport de ces gens.

**Le président:** Sénateur, nous avons prévu dans notre budget 15 000 \$ pour les témoins que nous aimerions entendre ou ceux que nous aurions intérêt à entendre, même s'ils viennent témoigner à leurs propres fins. La motion limiterait le versement de l'indemnité à deux témoins par organisme. Il ne faudrait pas qu'un porte-parole ou deux puissent venir accompagnés de huit ou de dix personnes.

**Le sénateur Adams:** Je vis dans les Territoires. Le transport de témoins venant d'endroits comme l'île de Baffin et Iqaluit me préoccupe davantage.



**The Chairman:** We will get into that question later. We are particularly pleased that you are here to give us that insight.

**Senator Adams:** I just did not want to hear that the whole territory could only send two people.

**The Chairman:** The whole world can come, senator, but we will only pay for two per organization, regardless of whether the organizations are in the same community.

**Senator Adams:** Thank you. I move that motion.

**The Chairman:** Is there agreement?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

We must discuss meeting times. Presently it is Thursday at twelve o'clock. Most of us are free of encumbrances between twelve and two o'clock on Thursday.

Is this a convenient time for us to meet? It certainly is for me. We would intend to serve a light lunch if that is what is needed, believing that we are putting senators' time to good use. I do not like sandwiches day in and day out. Can I have comment?

Otherwise, I will entertain a motion to meet Thursdays, as a rule, from twelve to two o'clock. We would meet in this room because it is available and, later, across the way in our new room when it becomes available.

**Senator Adams:** We just finished meeting with the architect this morning.

**The Chairman:** You would be very much in agreement with that.

**Senator Adams:** It may not be until after March.

**The Chairman:** Do I have agreement on that motion?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Regarding the work plan, you should have before you an issue paper prepared for us by Mr. Bruce Carson and Mr. John Christopher. I would invite them to walk us through this brief introduction.

**Mr. Bruce Carson, Consultant to the Committee:** Mr. Chairman, I prepared a preliminary issues paper which highlights the major issues arising out of some of the modes of transportation that I think we will be studying. This will be something that we add to as we go along and hear evidence.

After discussions with John Christopher, I think the plan would be to have a series of hearings in Ottawa over the next few weeks to give us the background to a number of transportation safety issues. Once we are comfortable with that, perhaps around the end of November, we could make our first foray out of Ottawa, perhaps out west. Perhaps Mr. Christopher could speak more to

**Le président:** Nous y reviendrons plus tard. Nous nous réjouissons tout particulièrement que vous soyez ici pour nous éclairer à ce sujet.

**Le sénateur Adams:** Je craignais simplement que l'on dise que tous les Territoires ne pouvaient envoyer que deux témoins.

**Le président:** Le monde entier peut défiler à la table des témoins, sénateur, mais nous ne rembourserons les frais que de deux témoins par organisme, que les organismes viennent de la même collectivité ou pas.

**Le sénateur Adams:** Je vous remercie. Je fais cette motion.

**Le président:** Les honorables sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** La motion est adoptée.

Il faut maintenant parler de l'horaire. Nous sommes aujourd'hui le jeudi, et il est midi. La plupart d'entre nous sont libres entre midi et 14 heures, le jeudi.

Est-ce un bon moment pour se réunir? Il est certes propice, dans mon cas. Au besoin, on pourrait faire servir un léger repas puisqu'on ferait ainsi un bon emploi du temps des sénateurs. Personnellement, je n'aime pas manger des sandwiches jour après jour. Quelqu'un a-t-il des observations à faire?

S'il n'y a rien à ajouter, j'accueillerais avec plaisir une motion portant que le comité siège, en règle générale, les jeudis, de midi à 14 heures. Nous pourrions utiliser la salle dans laquelle nous nous trouvons parce qu'elle libre et, plus tard, quand elle sera prête, la nouvelle salle, de l'autre côté du couloir.

**Le sénateur Adams:** Nous venons tout juste de rencontrer l'architecte, ce matin.

**Le président:** Vous seriez donc d'accord avec cette idée.

**Le sénateur Adams:** La salle ne sera peut-être pas prête avant mars.

**Le président:** Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** En ce qui concerne le plan de travail, vous devriez avoir devant vous une synthèse des questions de fond préparée par MM. Bruce Carson et John Christopher. Je les invite à nous en dire davantage à ce sujet.

**M. Bruce Carson, consultant auprès du comité:** Monsieur le président, j'ai préparé une synthèse préliminaire qui met en relief les grandes questions que soulèvent les différents modes de transport que veut étudier le comité. À mesure que progressera l'étude et que nous aurons entendu les témoins, nous compléterons la synthèse.

Après en avoir discuté avec John Christopher, je crois que le plan serait de tenir une série d'audiences à Ottawa au cours des quelques prochaines semaines afin d'en savoir plus long au sujet de la sécurité des transports. Une fois que les sénateurs se sentiront à l'aise dans ce dossier, peut-être vers la fin de novembre, nous pourrions faire le premier voyage, peut-être dans

the witnesses we might be hearing in Ottawa in the next few weeks.

**Mr. John Christopher, Researcher, Library of Parliament:** A tentative witness list has been prepared. The idea would be to hear from the major players, the umbrella groups, which are all located in Ottawa. We would start with the Transportation Safety Board, which covers all of the modes. Next would be Transport Canada, which is still responsible — despite what some people think — for regulating safety in Canada through all the modes. We would then hear from some of the bigger organizations — the Canadian Trucking Association; the Canadian Automobile Association; the Air Transport Association of Canada; NAV CANADA, which is the new privatized air traffic control group dealing with air traffic control in Canada; the Canadian Coast Guard, which is undergoing a major review right now of all its programs, especially its safety-related programs and its navigation programs, which have a major impact on both coasts, the St. Lawrence Seaway and the St. Lawrence River. We will probably want to hear from the Railway Safety Act Review Committee chairman who has just undertaken a major review of railway safety. It will be reflected in the new railway safety act which is before the house right now and will be coming to the committee probably before Christmas.

That will give us a good background of the issues in transportation safety before we go on the road. The intention, I think, is to schedule our first trip sometime toward the end of November after we do this initial set of hearings in Ottawa.

**The Chairman:** I suppose we anticipate that this will take six or seven meetings.

**Mr. Christopher:** Somewhere in that area if we do two witnesses per meeting. We may give the Transportation Safety Board a two-hour slot because they cover all the modes and maybe Transport Canada a two-hour slot, depending on what they will cover. We could probably do two witnesses per meeting after that.

**Senator Spivak:** Do you want a discussion of the issues, or are you not getting into that at the moment?

**The Chairman:** I do not think we will get into it in particular, unless you wish to.

**Senator Spivak:** I am not talking about getting into the issues, but the list of issues.

**The Chairman:** Sure.

**Senator Spivak:** First, with respect to marine issues, you do not mention anything about recreational boating, but you are going to include it.

**Mr. Carson:** That is right.

l'Ouest. M. Christopher peut-être vous en dire davantage au sujet des témoins qu'on pourrait entendre à Ottawa au cours des prochaines semaines.

**M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement:** Une liste provisoire des témoins a été dressée. L'idée serait d'entendre les principaux participants, soit les groupes de coordination qui se trouvent à Ottawa. Le premier organisme serait le Bureau de la sécurité des transports qui touche à tous les modes de transport. Ensuite, on pourrait inviter Transports Canada, qui demeure responsable — en dépit de ce qu'en pensent certains — des règlements de sécurité au Canada, pour tous les modes de transport. Nous entendrions ensuite certains des grands organismes: l'Association canadienne du camionnage, l'Association canadienne des automobilistes, l'Association du transport aérien du Canada, NAV CANADA, c'est-à-dire le nouveau groupe de contrôle du trafic aérien qui a été privatisé récemment, la Garde côtière canadienne dont les programmes font l'objet actuellement d'une révision, particulièrement les programmes liés à la sécurité et les programmes de navigation qui ont une grande incidence sur les deux côtes, sur la Voie maritime du Saint-Laurent et sur le fleuve Saint-Laurent. Le comité voudra probablement entendre le président du comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire qui vient d'entreprendre une étude d'envergure de la sécurité ferroviaire. Il en sera tenu compte dans la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire dont est actuellement saisie la Chambre et qui sera probablement renvoyée au comité d'ici Noël.

Les honorables sénateurs pourront ainsi se faire une bonne idée des questions que soulève la sécurité des transports avant d'aller rencontrer les gens à l'extérieur d'Ottawa. On projette, je crois, d'organiser le premier voyage vers la fin de novembre, à la fin de cette première série d'audiences à Ottawa.

**Le président:** Je suppose qu'il faut prévoir de six à sept séances à cette fin.

**M. Christopher:** À peu près, si nous entendons deux témoins par séance. Nous réserverons peut-être un bloc de deux heures au Bureau de la sécurité des transports parce qu'il touche à tous les modes de transport et une autre séance complète à Transports Canada, selon le sujet traité, après quoi nous pourrions probablement entendre deux témoins par séance.

**Le sénateur Spivak:** Avez-vous prévu de discuter de ces questions aujourd'hui ou tenez-vous à ce que cela se fasse plus tard?

**Le président:** À moins que vous n'y teniez, je ne crois pas que nous les aborderons aujourd'hui.

**Le sénateur Spivak:** Je ne parle pas d'aborder les questions comme telles, mais d'examiner la liste des questions.

**Le président:** Bien sûr.

**Le sénateur Spivak:** Tout d'abord, sous la rubrique des questions marines, je ne vois rien au sujet de la navigation de plaisance, mais vous allez l'inclure.

**M. Carson:** C'est exact.



**Senator Spivak:** Second, the Seadoo issue will be a major issue in Canada. It relates to safety and noise pollution, safety in terms of young kids using them when no one would ever let the kids out on the road.

Third, in terms of trucking, you mentioned a couple of acts, but will we look into the CN Privatization Act and what effect it has had on the issue of roads and trucking. The increase in the number of trucks on rural highways has been geometric. It is just incredible. There is talk of subsidizing the repair of highways to accommodate this, which in my view is the wrong way to go. Rather, you want to have shortline railroads. No one talks about that in terms of safety; they merely talk about it in terms of cost. I am wondering if that is a piece of legislation you might look at.

Fourth, I want to deal with the issue of speed. The United States is regulated. I was just in Europe where they think it is nothing to drive 220 kilometres an hour. That is the normal speed. I do not think speed is a federal issue, is it?

**The Chairman:** I want to make a comment or two about jurisdictional issues. Perhaps this is as good a time as any.

The committee is very conscience and aware of the various jurisdictions involved in some of these questions. To the best of our ability, we will make sure that those rights are guarded as we pursue our study and inquiries.

Having said that, I do not feel that anything is sacred. We will look at those matters which affect the Canadian public.

Your suggestion with respect to boating safety, while it is within provincial jurisdiction, the federal arm of justice is the enforcer because they come under the Inland Waters Act and other acts that are federal in nature. There is a mixed jurisdiction here, and we will be very careful.

As we meet with the responsible provincial authorities, this question will become clearer and our work will be enriched and enhanced by those discussions. I do not think the two will clash.

**Senator Spivak:** No, they should not. I find more and more in discussions with federal officials that they are so nervous about provincial matters that they retreat from areas which are really federal. I think the political climate has brought that about.

I am not a member of this committee, but I am very interested. Is it possible to use the federal act to look at safety issues which are definitely within federal jurisdiction? You mentioned inland waters. What other federal acts govern safety in recreational boating? In other words, I am looking for triggers.

**Senator Atkins:** I have two questions. One relates to the advent of shortline railways. If you remember, when we were dealing with the shortline from Truro to Sydney, there was this

**Le sénateur Spivak:** Ensuite, la question des motos marines aura beaucoup d'importance au Canada parce qu'elle met en jeu la sécurité et la pollution par le bruit, la sécurité des jeunes qui les utilisent alors qu'on ne les laisserait pas se servir de pareille machine sur la route.

Troisièmement, en ce qui concerne le camionnage, vous avez mentionné quelques lois, mais examinerons-nous aussi la loi de privatisation du CN et l'effet qu'elle aura sur les routes et l'industrie du camionnage? La croissance du nombre de camions circulant sur les routes rurales est phénoménale. On parle de subventionner la réparation du réseau routier pour permettre ce genre de transport. À mon avis, on fait fausse route. Il vaudrait mieux prévoir des chemins de fer sur courtes distances. Nul n'en parle en termes de sécurité. On se préoccupe surtout du coût. Je me demande s'il n'y a pas lieu d'examiner cette mesure législative.

Enfin, j'aimerais que l'on se penche sur la question de la vitesse sur les routes. Aux États-Unis, elle est réglementée. Je reviens tout juste d'Europe où l'on estime normal de rouler à 220 kilomètres-heure. La vitesse sur la route n'est pas de compétence fédérale, n'est-ce pas?

**Le président:** J'aimerais faire une observation ou deux au sujet des questions de compétence. Autant le faire tout de suite.

Le comité est très conscient des diverses compétences en jeu dans certains de ces dossiers. Nous ferons de notre mieux pour que ces droits soient respectés dans le cadre de nos études.

Cela étant dit, il n'y a pas de vache sacrée. Toute question qui a une incidence sur la population canadienne mérite qu'on s'y arrête.

Ainsi, vous avez parlé de sécurité de la navigation. Bien que cette question relève des provinces, c'est l'appareil judiciaire fédéral qui voit à l'exécution des lois parce qu'elles relèvent de la Loi sur les eaux internes du Nord et d'autres lois de nature fédérale. La compétence est partagée dans ce domaine. Il faudra être très prudent.

Les rencontres avec les autorités provinciales compétentes permettront de mieux définir cette question. Ces échanges enrichiront nos travaux. Je ne crois pas qu'il y aura conflit.

**Le sénateur Spivak:** Non, il ne devrait pas y en avoir. Lorsque je parle à de hauts fonctionnaires fédéraux, je constate de plus en plus qu'ils craignent tellement de marcher dans les plates-bandes provinciales qu'ils se tiennent loin de domaines qui sont en réalité de compétence fédérale. Je crois que c'est dû au climat politique.

Je ne suis pas membre de votre comité, mais je m'intéresse beaucoup à ses travaux. Est-il possible de recourir à une loi fédérale pour examiner des questions de sécurité qui sont sans conteste de compétence fédérale? Vous avez parlé des eaux intérieures. Quelles autres lois fédérales régissent la sécurité de la navigation de plaisance? En d'autres mots, je suis à la recherche de moyens qui nous permettraient de faire pareille étude.

**Le sénateur Atkins:** J'ai deux questions. L'une a trait aux chemins de fer sur courtes distances. Vous vous souvenez que, lorsque nous avons examiné la liaison en Truro et Sydney, on se

question about whether they would maintain the level of safety by privatizing. Can that be more specifically addressed as more shortlines appear across the country?

The other question relates to marine safety and inland waterways. I get the impression, in view of the cutbacks that the government is making, that they are short-cutting many of the safety measures that have been implemented in terms of marking inland waterways. I do not know why I get this feeling. I have heard that the Coast Guard is just not applying the same measures of safety that they have applied in the last five years.

**Mr. Christopher:** The Coast Guard is undergoing a major cost-recovery review. They have been mandated by the government to recover a lot of their cost.

One of the things they are looking at is removing a lot of the aids to navigation. The aim is to reduce as many of these as possible while not compromising safety.

**Senator Atkins:** But they are compromising safety.

**Mr. Christopher:** They are definitely doing away with some navigation aids, there is no question about that. They are on the list to appear here in Ottawa, and I am sure there will be lots of questions for them.

**Senator Spivak:** You have triggered my memory, Senator Atkins. With regard to the Sea-Doos, there was a very terrible accident in Ontario last year, I believe, in which a Sea-Doo made a turn trying to spray water on some young women who were canoeing and killed them. There was some question about a safety or mechanical problem with the Sea-Doo. As well as the noise issue, there is a major safety issue.

**Senator Atkins:** I am familiar with the Saint John River valley, for instance. Clearly there are many hazards that they are not marking anymore. I think that is a big mistake because more pleasure boats are coming up from the United States into these inland waterways and these hazards are not marked on the charts.

**Mr. Christopher:** Part of the cost-recovery review by the Coast Guard is how to make recreational boaters pay for aids to navigation. It is an administrative problem and a political problem. The Coast Guard feels that it does not recover a cent from recreational boaters for aids to navigation.

**Senator Spivak:** They pay taxes.

**Mr. Christopher:** It is done through the tax dollar, and that is the ongoing debate. The review should be over by the end of this year, so you will have a good opportunity to question the Coast Guard when they are before the committee.

**The Chairman:** I wonder if we could have a motion that the work plan as presented be generally adopted, subject to changes that arise.

**Senator Adams:** Before we do that, I would like to continue along the same line as Senator Spivak regarding boating accidents. There are many accidents on the lakes, and I wonder if

demandait, en cas de privatisation, si le niveau de sécurité serait maintenu. Peut-on étudier cette question plus particulièrement à mesure que s'établissent des chemins de fer sur courtes distances au pays?

L'autre question a trait à la sécurité maritime et aux cours d'eau intérieurs. Étant donné les compressions budgétaires qu'effectue le gouvernement, j'ai l'impression qu'on tourne les coins ronds quand il s'agit de mettre en œuvre de nombreuses mesures de sécurité comme le balisage des cours d'eau intérieurs. J'ignore pourquoi j'ai cette impression. J'ai entendu dire que la Garde côtière n'applique tout simplement plus les mêmes mesures de sécurité qu'elle a appliquées durant les cinq dernières années.

**M. Christopher:** La Garde côtière fait l'objet d'une importante étude de recouvrement des coûts. Elle a été mandatée par le gouvernement pour recouvrer une bonne partie de ses coûts.

Elle étudie notamment la possibilité d'éliminer une grande partie des aides à la navigation. Le but est d'en réduire le nombre le plus possible sans compromettre la sécurité.

**Le sénateur Atkins:** Mais elle compromet la sécurité.

**M. Christopher:** Il est indéniable qu'elle se débarrasse de certaines aides à la navigation. Elle fait partie des témoins qui seraient invités ici, à Ottawa, et je suis sûr que l'on aurait beaucoup de questions à lui poser.

**Le sénateur Spivak:** Sénateur Atkins, vous venez de me rappeler quelque chose. Dans le dossier des motos marines, un terrible accident est survenu en Ontario, l'an dernier. Le conducteur d'un de ces engins a effectué un virage pour arroser de jeunes femmes qui faisaient du canoë. Il les a tuées. On s'est alors demandé si la moto marine était trop dangereuse ou s'il ne s'agissait pas d'un trouble mécanique. En plus de faire beaucoup de bruit, elle donne lieu à d'importantes questions de sécurité.

**Le sénateur Atkins:** Je connais bien la vallée de la rivière Saint-Jean, par exemple. De toute évidence, il existe de nombreux dangers qu'on ne signale plus. C'est une grosse erreur parce que le nombre de bateaux de plaisance en provenance des États-Unis qui utilisent ces cours d'eau augmente et que les dangers ne sont plus signalés sur les cartes.

**M. Christopher:** Une partie de l'étude de recouvrement des coûts effectuée par la Garde côtière porte sur la façon de faire payer aux navigateurs de plaisance les aides à la navigation. Le problème est à la fois d'ordre administratif et politique. La Garde côtière estime qu'elle ne recouvre pas un cent des navigateurs de plaisance pour les aides à la navigation.

**Le sénateur Spivak:** Ils paient des taxes.

**M. Christopher:** Le financement vient effectivement des recettes fiscales, et c'est là le débat en cours. L'étude devrait être achevée d'ici la fin de l'année. Lorsque la Garde côtière viendra témoigner, vous aurez la possibilité de l'interroger.

**Le président:** Je me demande si quelqu'un peut présenter une motion d'adoption du plan de travail, sous réserve de changements ultérieurs.

**Le sénateur Adams:** Avant de le faire, j'aimerais poursuivre dans la foulée de ce qu'a dit le sénateur Spivak au sujet des accidents de navigation. De nombreux accidents se produisent sur



we could get some witnesses before us to speak about this issue. Are there any organizations that could appear? Who can speak on that matter besides the department?

**Mr. Christopher:** The safety board can talk about it, as can Transport Canada and the safety council. They are quite involved with water safety.

**Senator Spivak:** There is a group in British Columbia which went to court to try to have Sea-Doos banned.

**Mr. Christopher:** We can hear them when we are out in Vancouver or Victoria.

**The Chairman:** Perhaps we might want to call the RCMP, or whoever is responsible for the enforcement of these regulations.

**Mr. Christopher:** The provincial coroners are usually called in.

**The Chairman:** In addition to that, we need specifically a motion that the subcommittee travel to Western Canada during the last week of November, 1996, and to the rest of Canada during the last two weeks of February, 1997.

**Senator Spivak:** By all means.

**Senator Mercier:** I so move.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

Can we have some general agreement that press communiqués be approved by the chair and the deputy chair or their representatives before they go out on behalf of the committee?

**Senator Atkins:** So moved.

**The Deputy Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

The committee adjourned.

---

OTTAWA, Tuesday, November 5, 1996

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:00 p.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

**Senator J. Michael Forrestall** (*Chairman*) in the Chair.

les lacs, et je demande si nous pouvons entendre des témoins à ce sujet. Existe-t-il des organismes que nous pourrions inviter? Qui, mis à part le ministère, connaît la question?

**M. Christopher:** Le bureau de la sécurité peut le faire, tout comme Transports Canada et le conseil de sécurité. Ils participent beaucoup au dossier de la sécurité nautique.

**Le sénateur Spivak:** Il existe en Colombie-Britannique un groupe qui a demandé à un tribunal d'interdire les motos marines.

**M. Christopher:** Nous pourrions l'entendre quand nous serons à Vancouver ou à Victoria.

**Le président:** Il conviendrait peut-être d'inviter à témoigner la GRC, en fait, l'organisme responsable de faire respecter ces règlements.

**M. Christopher:** On fait habituellement appel aux coroners provinciaux.

**Le président:** Nous avons aussi besoin d'une motion autorisant expressément le sous-comité à voyager dans l'Ouest du Canada durant la dernière semaine de novembre 1996 et dans le reste du pays durant les deux dernières semaines de février 1997.

**Le sénateur Spivak:** Sans contredit.

**Le sénateur Mercier:** Je fais une motion en ce sens.

**Le président:** Plaît-il aux honorables sénateurs de l'adopter?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** La motion est adoptée.

Pouvons-nous nous entendre pour qu'en règle générale les communiqués de presse soient approuvés par la présidence et par la vice-présidence ou par leurs représentants avant d'être diffusés au nom du comité?

**Le sénateur Atkins:** Je le propose.

**Le vice-président:** Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** La motion est adoptée.

La séance est levée.

---

OTTAWA, le mardi 5 novembre 1996

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

**Le sénateur J. Michael Forrestall** (*président*) occupe le fauteuil.

[English]

**The Chairman:** Colleagues, the Standing Committee on Transport and Communications Subcommittee on Transportation Safety has been authorized to examine and make recommendations upon the state of transportation safety and security in Canada, and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the 21st century.

The committee is authorized to permit coverage, to travel as necessary, to engage the necessary staff, and to print sufficient copies of its proceedings.

The members of the committee are myself, chair; Senator Willie Adams, deputy chair; Senator Lise Bacon, chair of our standing committee of which we are a subcommittee; Senator Léonce Mercier, and Senator Fernand Roberge.

Since the Senate will be sitting during the week we had anticipated travelling, I would appreciate a motion to change our arrangements from the last week of November to the first week in December.

**Senator Bacon:** I so move.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Colleagues, for your information and so that you might better plan your time, on Sunday, December 1, 1996, we hope to travel to Yellowknife and spend the night there. On Monday, there will be hearings and, in the evening, we will travel to Edmonton.

On Tuesday, December 3, we will hold hearings in the morning. At lunch time, we will visit the air traffic control facility and continue our hearings in the evening.

On Wednesday, December 4, we will hold hearings in the morning and, in the evening, travel to Vancouver.

On Thursday, December 5, we will hold hearings all day in Vancouver. During the day, we will visit the Coast Guard search and rescue facility, with which some of you are already familiar.

We will hold hearings in the morning of Friday, December 6.

I look forward to the work which we are about to undertake. It will be lengthy but we believe it will be accomplished with precision and that it will be of assistance in the area of transportation safety in Canada.

Our witnesses today are from Transport Canada.

On Thursday, we will hear from Mr. Johnson from the Transportation Safety Board of Canada.

[Traduction]

**Le président:** Chers collègues, le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications a été autorisé à examiner, afin de présenter des recommandations, l'état de la sécurité des transports au Canada et à mener une étude comparative des considérations techniques et des structures juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle.

Le comité est autorisé à permettre la diffusion de ses délibérations par les médias, à effectuer les voyages nécessaires, à engager le personnel voulu et à imprimer un nombre suffisant de copies de ses délibérations.

Le comité est composé de moi-même, président, du sénateur Willie Adams, vice-président, du sénateur Lise Bacon, présidente du comité sénatorial auquel est rattaché notre sous-comité, du sénateur Léonce Mercier et du sénateur Fernand Roberge.

Comme le Sénat siégera la semaine où nous prévoyions être en voyage, j'aimerais avoir une proposition pour modifier nos dispositions de voyage afin de les reporter de la dernière semaine de novembre à la première semaine de décembre.

**Le sénateur Bacon:** J'en fais la proposition.

**Le président:** Les sénateurs sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Chers collègues, je vous signale à titre d'information et aussi pour vous permettre de mieux planifier votre temps, que nous devrions nous rendre à Yellowknife le dimanche 1<sup>er</sup> décembre 1996 et y passer la nuit. Nous tiendrons des audiences le lendemain et nous partirons pour Edmonton dans la soirée.

Le mardi 3 décembre, nous tiendrons des audiences le matin, nous visiterons les installations de contrôle de la circulation aérienne à midi et nous reprendrons les audiences en soirée.

Le mercredi 4 décembre, nous tiendrons des audiences le matin et nous nous rendrons à Vancouver le soir.

Le jeudi 5 décembre, nous tiendrons des audiences toute la journée dans cette ville et nous visiterons aussi les installations de recherche et de sauvetage de la Garde côtière, que certains d'entre vous connaissent déjà.

Nous tiendrons à nouveau des audiences le matin du vendredi 6 décembre.

Je suis impatient d'entreprendre le travail qui nous attend. Il sera long, mais je crois qu'il sera minutieusement accompli et qu'il sera utile pour la sécurité des transports au Canada.

Les témoins que nous entendrons aujourd'hui viennent du ministère des Transports.

Jeudi, nous entendrons M. Johnson, du Bureau de la sécurité des transports du Canada.



Pursuant to the schedule of the Senate, we will resume our work on November 26. That will be a relatively busy day which may require us to sit for an extended period into the evening. We will hear Mr. Brian Hunt, president of the Canadian Automobile Association; Louise Pelletier from the Transportation Association of Canada; Mr. John Crichton president and chief executive officer of the Air Transport Association of Canada; NAVCAN, for whom Mr. Crichton may also be the principal witness; the Canadian Coast Guard; the executive director of the Traffic Injury Research Foundation, Mr. Herb Simpson; and the Canada Safety Council. If possible, we will hear from the former chairman of the Railway Safety Act Review Committee.

On November 28, we will hear from the president of the Canadian Trucking Association, Gilles Belanger and from Mr. Bob Evans, executive director of Canadians for Responsible and Safe Highways.

Today we are fortunate to have with us, from the Department of Transport, the Assistant Deputy Minister, Mr. Ron Jackson, who is with the Safety and Security Group, and Mr. Gaétan Boucher, Acting Director General of the Safety and Security Secretariat.

Might I call on you, Mr. Jackson, to begin your presentation?

**Mr. Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group, Department of Transport:** It is indeed a pleasure to be here today and to have the opportunity to speak with you on the launch of this most important initiative. Transportation safety is something which is very important to us, as it is to all Canadians, and anything that we collectively can do to improve our record is of great importance.

I am the Assistant Deputy Minister for Safety and Security in the Department of Transport. The Department of Transport, as many of you know, is going through a significant transformation. As events have unfolded over the last year or so, we are becoming a safety regulator and transportation policy maker and no longer an operator of the transportation system. This is manifested by the transfer of many of our airports which we used to operate, the recent sale or transfer of the air navigation system and all of the air traffic control facilities to NAVCAN. It also involves the transfer of the Canadian Coast Guard from Transport Canada to Fisheries and Oceans, which really leaves the Department of Transport with, as I said earlier, a regulatory oversight role and a policy-making role.

We have prepared for you an overview of safety regulation and the safety record of federally regulated modes of transport in a deck of papers that were tabled with you earlier this afternoon. If you wish, I can quickly walk us through this to show where we, as the federal Department of Transport, fit into the overall safety framework of transportation in this country.

Selon le calendrier du Sénat, nous reprendrons les travaux le 26 novembre. La journée sera relativement occupée et nous devrons peut-être siéger jusqu'à tard le soir. Nous entendrons M. Brian Hunt, président de l'Association canadienne des automobilistes, Mme Louise Pelletier, de l'Association des transports du Canada, M. John Crichton, président-directeur général de l'Association du transport aérien du Canada, qui sera peut-être aussi le principal témoin de NAV CANADA, un représentant de la Garde côtière canadienne, le directeur exécutif de la Fondation de recherche sur les blessures de la route au Canada, M. Herb Simpson, et enfin un représentant du Conseil canadien de la sécurité. Si nous le pouvons, nous entendrons aussi l'ancien président du comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Le 28 novembre, nous aurons les témoignages de M. Gilles Bélanger, président de l'Association canadienne du camionnage, et de M. Bob Evans, directeur exécutif du groupe Canadians for Responsible and Safe Highways.

Nous avons donc la chance d'avoir aujourd'hui deux représentants du ministère des Transports, M. Ron Jackson, sous-ministre adjoint chargé du Groupe de la sécurité et sûreté, et M. Gaétan Boucher, directeur général intérimaire au Secrétariat de la sécurité et sûreté.

Puis-je vous demander de commencer votre exposé, monsieur Jackson?

**M. Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports:** C'est un véritable plaisir pour moi d'être ici aujourd'hui et d'avoir la possibilité de vous parler au moment même où débute ce projet extrêmement important. La sécurité des transports est primordiale pour nous comme pour tous les Canadiens, et tout ce que nous pouvons faire collectivement pour améliorer notre fiche à cet égard revêt une très grande importance.

Je suis sous-ministre adjoint à la Sécurité et sûreté au ministère des Transports. Comme la plupart d'entre vous le savent, le ministère des Transports connaît de profondes transformations. La tournure des événements de l'an dernier ou d'un peu avant l'a amené à devenir un organisme de réglementation et de décision. Nous ne nous occupons plus du fonctionnement du système de transport. Bon nombre d'aéroports que nous exploitions ont été cédés à d'autres parties, et le système de navigation aérienne et toutes les installations de contrôle de la circulation aérienne ont également été cédées ou vendues récemment à NAV CANADA. La Garde côtière canadienne qui relevait de notre ministère a été touchée elle aussi puisqu'elle est passée au ministère des Pêches et des Océans. Transports Canada se retrouve donc bel et bien à jouer, comme je l'ai dit, un rôle de surveillance de la réglementation et de formulation des politiques.

Nous avons préparé à votre intention un aperçu des règlements en matière de sécurité et dressé la fiche de sécurité des modes de transport réglementés par le gouvernement fédéral. Le tout forme une pile de documents que nous avons déposés devant vous plus tôt cet après-midi. Si vous le voulez bien, je les parcourrai rapidement avec vous pour situer notre ministère dans le tableau d'ensemble de la sécurité des transports au pays.

As you know, the federal government has safety responsibility in several modes totally, and in others a shared responsibility. On the first page of the deck, we list the various modes and the role that we play.

The first, and not the most important, is civil aviation. That is a totally federally regulated mode of transport. As you can see from the notes, we are responsible for ensuring safety through licensing and ensuring compliance with our regulations and statutes by pilots and air carriers, and by ensuring that all aircraft meet all safety standards. Later I will get into a bit more detail on just how we do this and what our record is with regard to safety in that mode.

On the marine side, once again, it is a federal responsibility. It is shared, however, between ourselves and the Coast Guard. With the separation of the Coast Guard from the department, there is now a distinction in terms of regulating the marine transportation system. We regulate ships and crews from Transport Canada for large commercial vessels. Recreational boating and the smaller end of the boating spectrum is regulated by the Canadian Coast Guard.

You mentioned, Mr. Chairman, the possibility of having the former chair of the Railway Safety Act Review appear before you. Railway safety is, once again, largely federal, but there are provincially regulated railways. The provinces do have some responsibility for things such as grade crossings and trespassings for those railways they regulate. We will speak in a little more detail about where we fit in there.

The road safety side is truly a shared responsibility between the federal government, the Department of Transport, and the provinces, where we as the federal government have responsibility for regulating the manufacture and establishing standards of new vehicles. The remainder of the road safety system is largely in provincial jurisdiction. We do have some shared responsibility in areas such as trucking where we work on national safety codes to ensure some harmonization amongst the provinces and ensure that inter-provincial trucking is given the appropriate attention.

**The Chairman:** I apologize for interrupting. We will want to get into some of these areas in some depth, not necessarily today, but later on. It might be helpful to the members of the committee if we had the line responsibilities of the department. For example, in transportation and dangerous goods, who do we call?

**Mr. Jackson:** Certainly, Mr. Chairman, we can give you names of contact people or a chart which sets that out.

**The Chairman:** That would be most helpful.

Comme vous le savez, une partie des moyens de transport est placée sous l'entière responsabilité du gouvernement fédéral, tandis que l'autre partie relève de plusieurs compétences. À la première page de notre document, nous avons énuméré les différents modes de transports et les rôles qu'y joue le ministère.

Le premier mais non le plus important secteur est l'aviation civile. Elle est entièrement réglementée par le gouvernement fédéral. Comme vous le voyez d'après les notes, c'est à nous qu'il revient d'en assurer la sécurité. Nous délivrons les licences, voyons à ce que les pilotes et les transporteurs aériens respectent les lois et les règlements et vérifions que tous les aéronefs sont conformes à toutes les normes de sécurité. J'entrerai un peu plus tard dans les détails en expliquant notre façon de procéder et en présentant notre fiche au chapitre de la sécurité du transport aérien.

La sécurité du transport maritime est elle aussi une responsabilité fédérale que se partagent le ministère des Transports et la Garde côtière canadienne. Depuis que la Garde côtière ne fait plus partie de notre ministère, il a fallu partager les secteurs de réglementation. Transports Canada réglemente donc les navires et les équipages quand il s'agit de gros navires commerciaux. La Garde côtière réglemente la navigation de plaisance et la gamme des petits bateaux.

Vous avez parlé, monsieur le président, de la possibilité d'avoir l'ancien président du Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire comme témoin. La sécurité du transport ferroviaire relève largement du gouvernement fédéral, mais il y a des voies ferroviaires placées sous réglementation provinciale. Les gouvernements provinciaux ont de fait une certaine responsabilité à l'égard, par exemple, des passages à niveau des voies ferroviaires sur lesquelles ils ont compétence et à l'égard des intrusions dans les zones interdites. Je vous donnerai un peu plus de détails sur notre place dans ce secteur du transport.

Quant à la responsabilité de la sécurité routière, elle est vraiment partagée entre le gouvernement fédéral, c'est-à-dire le ministère des Transports, et les gouvernements provinciaux. Le gouvernement fédéral réglemente la fabrication des véhicules et établit des normes pour les nouveaux véhicules. Les autres aspects de la sécurité routière sont largement du ressort des provinces. La responsabilité est partagée dans certains secteurs comme le camionnage, où notre travail consiste à établir des codes nationaux de sécurité par lesquels nous assurons une certaine harmonisation entre les provinces et veillons à ce que le transport interprovincial par camion reçoive toute l'attention nécessaire.

**Le président:** Excusez-moi de vous interrompre. Nous allons devoir examiner de plus près certains secteurs dont vous avez parlé... pas aujourd'hui nécessairement, mais plus tard. Il serait donc utile que les membres du comité connaissent la hiérarchie à l'intérieur de votre ministère. Par exemple, qui faut-il appeler pour le transport et les matières dangereuses?

**M. Jackson:** Nous pouvons certainement vous communiquer les noms des personnes à appeler ou vous remettre un organigramme sur lequel vous trouverez ces renseignements, monsieur le président.

**Le président:** Cela nous serait extrêmement utile.



**Mr. Jackson:** I will attempt to outline the federal responsibilities, who is responsible, and where the provinces play a role, and who specifically has that role.

The transportation of dangerous goods is primarily a federal responsibility. However, the provinces do replicate our standards in provincial regulations, and they enforce provincial standards which are consistent with the federal standards in each of the provinces.

On the transportation security side, we have responsibility principally in the air and marine modes. There is some work underway in rail where we would have in place security regulations to ensure that, in times of crisis, the system remains secure. You can see from the notes that the provinces have responsibility for trucking and bus and urban transportation.

There are some other players in the system. Mr. Chairman, you did mention in your opening remarks that you will be seeing a number of them. Perhaps the most important other player in the safety game is the Transportation Safety Board. As you know, it is an independent agency that does not report to the Minister of Transport but rather to the President of the Queen's Privy Council to ensure its independence from the responsibilities of our minister. Its principal role is to determine causes and contributing factors with respect to transportation occurrences or accidents. It makes recommendations that should be responded to by our minister and other interested parties by taking corrective action to ensure that deficiencies they detect in the system are corrected.

The Civil Aviation Tribunal is another player in the transportation safety game. It is an appeal mechanism which hears appeals from individuals who have been sanctioned in some way through the aviation regulation enforcement process. It will review enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport.

Another key player is the Canadian Transportation Agency, previously known as the National Transportation Agency, previously known as the Canadian Transportation Commission. It is the economic regulator. It has a marginal impact on safety. Its main area of interest is in economic regulation, but there are some areas where its decisions could have an impact on safe operation, such as rail-line abandonment. Its interest is principally economic in nature but it could have safety overtones.

The role that we play in the department and how we contribute to a safe transportation system is really in partnership with all the individuals and groups I mentioned previously. Mainly, we are in partnership with the industry that we regulate. Basically, we can provide a regulatory framework that, if complied with, will provide for a safe transportation system.

**M. Jackson:** Je vais essayer de décrire les responsabilités fédérales, de préciser les secteurs de compétence des participants et de dire dans quels domaines les gouvernements provinciaux jouent un rôle et à qui précisément incombe ce rôle.

Le transport des matières dangereuses est essentiellement de compétence fédérale. Cependant, les provinces reprennent nos normes dans leurs règlements, et leurs normes rejoignent celles du gouvernement fédéral qui s'appliquent dans chaque province.

Pour ce qui est de la sécurité, nous nous occupons principalement de celle du transport aérien et du transport maritime. Dans le domaine du transport ferroviaire, il se fait un certain travail pour que nous puissions mettre en place des règlements garantissant que le réseau ferroviaire restera sûr pendant des périodes de crise. Vous pouvez voir d'après les notes que le camionnage, le transport par autobus et le transport urbain sont de responsabilité provinciale.

Il y a d'autres participants dans le secteur du transport. Vous avez dit en introduction, monsieur le président, que vous entendrez un certain nombre d'entre eux. Le Bureau de la sécurité des transports est peut-être le plus important participant après nous dans le domaine de la sécurité. Comme vous le savez, c'est un organisme indépendant. Il ne rend pas compte au ministre du Transport, mais au président du Conseil privé de la Reine, ce qui garantit son indépendance par rapport à notre ministre. Il est principalement chargé de déterminer les causes et les facteurs des incidents et des accidents de transport. Il présente des recommandations auxquelles notre ministre et les parties intéressées doivent donner suite en prenant des mesures pour corriger les lacunes détectées dans le système de transport.

Le Tribunal de l'aviation civile est un autre participant dans le domaine de la sécurité des transports. C'est auprès de lui que font appel les personnes ayant fait l'objet d'une sanction ou d'une autre en exécution des règlements de l'aviation. Le Tribunal de l'aviation civile examine les décisions du ministre du Transport qui ont trait à l'application des règlements et à la délivrance des licences.

Comme autre participant clé, il y a l'Office des transports du Canada, qui s'est déjà appelé Office national des transports et Commission canadienne des transports. Il s'occupe de la réglementation économique. Il touche peu à la sécurité des transports. Il s'intéresse avant tout à la réglementation économique, mais les décisions qu'il prend dans certains domaines, comme l'abandon de lignes de chemin de fer, peuvent avoir des répercussions sur la sécurité de l'exploitation des lignes. L'office a donc principalement une vocation économique mais avec des implications possibles dans le domaine de la sécurité.

Au ministère, nous travaillons en partenariat avec toutes les personnes et tous les groupes que j'ai cités. Tel est notre rôle et c'est ainsi que nous contribuons effectivement à rendre le réseau de transport sûr. Nous agissons avant tout comme partenaires du secteur que nous réglementons. Ce que nous pouvons faire essentiellement, c'est donner un cadre de réglementation qui garantit, s'il est respecté, la sécurité du système de transport.

Accidents within the system are often caused not necessarily by non-compliance with regulations but other factors that are quite outside the domain of the regulator. I think this is something you will see as you look at accidents, incidents, occurrences and so on and just what it is that contributes to them. You will find that the range of reasons for an occurrence or an unsafe situation existing can go from there being improper regulations, to non-compliance with regulations, to technical problems with equipment, to human factor problems, all of which can contribute to an accident.

Having said that, our main role as regulator is to ensure that we have a framework of rules, regulations and statutes which, if complied with, will provide for a safe system, and that we have in place mechanisms to ensure that those we regulate are in compliance with those rules. We do that through licensing, certification, inspection and enforcement. Not the least of our activities is involved in education awareness and promotion, that is, to seize people with the importance of operating safely and complying with the rules.

I would like now to speak about Canada's safety record in those modes over which we have jurisdiction. I am proud to say that Canada enjoys one of the best safety records in the world. It is always difficult to make these types of comparisons because of the way in which various nations collect safety data and the way in which that data is analyzed. The bottom line is that Canada enjoys an enviable record. There is room for improvement, but we need not take a back seat to anyone.

Over the last number of years, the record has improved. I believe the tables which have been distributed to members of the committee give an indication of what the trend lines are in each of the modes.

It is difficult to say that the transportation system as a whole, and all modes taken together, are improving or not improving. We really have to look at it mode by mode and form our opinions on that basis.

Another point that I should make is that absolute numbers of occurrences, accidents or fatalities are only meaningful if we can put them in terms of the activities of that particular mode. In other words, they have to be a factor of use. As we look at the bar charts in the handout you will see how that is factored in.

The first table deals with the aviation accident rate. We have calculated these numbers on the basis of accidents per 100,000 hours flown. On that chart, you will see that the line denoting the period 1987 to 1995 is fairly flat. There is slightly downward trend which indicates a modest year-over-year improvement.

Moving to the marine accident rate chart, you will see that the activity factor we use is per 1,000 vessels arriving and departing

Souvent, les accidents ont pour cause non pas la transgression de la réglementation, mais des facteurs qui échappent totalement à l'organisme de réglementation. C'est ce que l'on constate, je crois, quand on regarde les accidents et les incidents et que l'on se demande simplement comment ils se sont produits. On découvre que les causes d'un accident ou d'une situation dangereuse sont multiples: règlements mal adaptés ou non observés, problèmes techniques, facteur humain. Tous ces facteurs peuvent être à l'origine d'un accident.

Cela dit, le rôle principal d'organisme de réglementation que nous jouons consiste à veiller à ce qu'il y ait un cadre de règles, de règlements et de lois qui garantissent la sécurité du système de transport s'ils sont tous respectés. Il consiste aussi à nous assurer de ce qu'il existe des mécanismes pour vérifier si les organismes réglementés se conforment aux règles. C'est ce que nous faisons en délivrant les licences et les certificats, en faisant des inspections et en appliquant les règlements. Une autre de nos activités et non la moindre est de faire du travail d'éducation, de sensibilisation et de promotion, c'est-à-dire faire comprendre l'importance de fonctionner en pensant à la sécurité et de respecter les règles.

J'aimerais maintenant parler de la fiche du Canada au chapitre de la sécurité des modes de transport qui relèvent du gouvernement fédéral. Je suis fier de dire que le Canada a une des meilleures fiches au monde. Il est toujours difficile de faire des comparaisons parce que les pays ont des façons différentes de recueillir les données sur la sécurité et de les analyser. Ce qu'il faut retenir, c'est que le Canada a une fiche enviable. Il y a place à amélioration, certes, mais nous n'avons pas à céder notre place à quiconque.

Notre fiche s'est améliorée ces dernières années. Je crois que les tableaux qui vous ont été distribués donnent une idée de la tendance observée pour chaque mode de transport.

Il est difficile de dire s'il y a amélioration ou non de la sécurité dans l'ensemble du système de transport et de tous les moyens de transport réunis. Il faut vraiment prendre les transports un à un pour se faire une opinion.

L'autre point que j'aimerais souligner est que les nombres absolus d'événements, d'accidents ou de décès ne sont significatifs que s'ils sont examinés à la lumière de l'activité enregistrée pour le mode de transport considéré. Autrement dit, ils doivent être un facteur d'utilisation du mode de transport. Vous verrez comment ils sont calculés dans les graphiques à barres que nous allons examiner.

Le premier tableau montre le taux d'accidents dans le domaine de l'aviation. Les calculs ont été faits par tranches de 100 000 heures de vol. Si on regarde les chiffres en haut des barres, on voit qu'ils varient très peu pour la période de 1987 à 1995. Il y a une légère tendance à la baisse qui montre un peu d'amélioration d'une année à l'autre.

Si l'on passe au tableau du taux d'accidents dans le transport maritime, on voit que le facteur d'activité utilisé est 1 000 arri-



Canadian ports. You can see some ups and downs in the chart. If you were to trend it, you would see a modest downward trend.

The rail chart shows where statistics can be a bit problematic. In 1992, the criteria for reporting railway accidents was changed. More accidents were reported in 1992 than were reported before that time. The upward trend you see on that chart, which is accidents per million train miles, is, perhaps, a bit misleading. However, when I speak more about each of the modes individually, I will deal with some of the concerns that we have with certain modes and aspects of the safety record. Again, if you were to modify this chart and take into account the change in reporting, you will see that the trend is going in the right direction.

The chart concerning aviation fatalities is fairly constant. The rather large jump that you see in 1991 is due to the Nationair accident that occurred in Saudi Arabia. If we discount that, we have not had a major air carrier accident in Canada since then. The fatalities are fairly constant.

With respect to the marine mode, again, there are some ups and downs. Generally, there is a fairly constant record in terms of marine fatalities.

We are particularly proud of the statistics concerning the roadside fatality rate. The absolute numbers are high in that we have fatalities running at the rate of 3,200 to 3,500 per year. Other modes pale in comparison. The numbers show that 100 individuals are killed in the aviation mode each year as compared to 3,500 on the roads in Canada. There is a great disparity in terms of absolute numbers there.

The point of pride is that, since the early 1980s, the number of fatalities on the roads has come down dramatically from in excess of 5,000 or 6,000 in the mid-1980s to 3,500 today. This is due largely to safety initiatives undertaken by the North American automakers. The wearing of seat belts and measures of that sort have greatly reduced the number of fatalities. I will speak a bit more later about some of the specifics that pertain to the road safety record.

The resources at the disposal of the Department of Transport which are used to regulate and ensure safety are significant. This chart shows only the federal share. It does not include the resources expended by the provinces or municipalities which have roles to play, particularly on the automobile safety side.

In 1996-1997, it is forecast that we will spend some \$183 million for some 2,100 persons in the safety regulation, security and safety promotion business. Of those 2,000 some odd personnel, roughly one-half are located in the field doing inspections and ensuring compliance. There is probably an equal number here in Ottawa developing regulations. There are some programs which

vées et départs de navires. Les barres donnent un dessin en dents de scie, mais si l'on essaie d'établir une tendance, on constate qu'elle est légèrement à la baisse.

En ce qui concerne le taux d'accidents ferroviaires, on a un tableau où les chiffres peuvent être un peu difficiles à interpréter. Les critères d'établissement de rapport d'accidents ferroviaires ont en effet changé en 1992. Plus d'accidents ont été signalés en 1992 que dans les années antérieures. Dans le tableau, où les accidents sont exprimés en millions de train-milles, la tendance à la hausse que vous voyez est peut-être un peu trompeuse. Je vous ferai part de quelques-unes des préoccupations que nous avons au sujet de certains moyens de transport et de certains aspects de la sécurité lorsque je parlerai de chaque mode de transport. Pour en revenir au tableau, s'il était refait sans tenir compte de la nouvelle façon d'établir les rapports d'accidents, on verrait que la tendance va dans le bon sens.

Le tableau des accidents mortels dans le domaine de l'aviation montre une situation relativement constante. Le bond que l'on voit en 1991 est dû à l'accident d'avion de Nationair survenu en Arabie saoudite. Il n'y a pas eu depuis d'accident d'avion grave au Canada. Le nombre d'accidents mortels est relativement constant.

Les accidents mortels enregistrés dans le transport maritime suivent là encore un tracé en dents de scie. En général, leur nombre reste relativement constant.

Nous sommes particulièrement fiers des résultats obtenus dans le transport routier. Disons pour commencer que les chiffres absolus sont élevés puisque les accidents de la route font entre 3 200 et 3 500 morts par année. Le nombre de décès enregistrés pour les autres modes de transport semble bien pâle en comparaison. Les accidents d'avion, par exemple, font 100 victimes chaque année contre 3 500 pour les accidents de la route. L'écart est énorme si l'on parle de chiffres absolus.

Ce qui nous rend fiers, c'est la forte diminution du nombre de décès causés par les accidents de la route depuis le début des années 80. Ce nombre est tombé de plus de 5 000 ou 6 000 au milieu des années 80 à 3 500 aujourd'hui. Cette très nette amélioration de la situation est largement attribuable aux dispositifs de sécurité adoptés par les fabricants d'automobiles nord-américains. Le port de la ceinture de sécurité et autres mesures du genre ont énormément réduit le nombre de décès. Je parlerai un peu plus tard de certaines particularités propres à la fiche de la sécurité routière.

Le ministère des Transports dispose d'importantes ressources pour réglementer et assurer la sécurité des moyens de transport. Le tableau que nous avons ici ne montre que les montants fédéraux. Il ne montre pas les sommes dépensées par les provinces ou les municipalités qui ont un rôle à jouer, surtout sur le plan de la sécurité automobile.

Il est prévu que nous dépenserons, en 1996-1997, quelque 183 millions de dollars pour environ 2 100 employés dans les domaines des règlements de sécurité et de la promotion de la sécurité. De ces 2 000 et quelques employés, à peu près la moitié travaillent sur le terrain. Ils font des inspections et voient à faire respecter les règlements. Il y en a probablement autant ici, à

are centralized in Ottawa which I will mention a bit later in my remarks. For example, the automotive safety regulatory program is totally Ottawa based. There is not a regional component to that particular activity.

To give you some salient points, perhaps we might spend a moment on each of the federally regulated modes. The first page of the brief gives you some idea of the size of civil aviation in Canada. There is a large community of owners, operators and pilots, approximately 70,000 in Canada. There are approximately 28,000 registered aircraft. It is a significant activity. Canada enjoys the second largest civil aviation community in the world, and it certainly is an active sector of the transportation world in Canada.

Aviation is the fastest mode of transportation. As indicated by the statistics, over the next 20 years domestic traffic is expected to grow by 60 per cent and international traffic to North America and the Pacific Rim is expected to double. It is an active part of the transportation system.

I should also mention that the manufacture of aeronautical products is an important export sector of our economy. We are somewhere between sixth and fourth in the world in terms of an exporter of aeronautical products. They are an important part of our economy.

There are a couple of current issues in the aviation safety world that I should mention. The first is NAV CANADA. Basically, we have taken on a new role here with respect to a previous member of our own family. When the air traffic control system separated from the Department of Transport last week and became a private sector, not-for-profit corporation, it became a regulated entity — that is, part of the system containing the air carriers and the aerospace products manufacturers.

Today, we are regulating the air traffic control system in a manner analogous to the way in which we regulate an air carrier. They have been presented with an operating system which basically gives them the ability to operate, and a set of regulations that apply to them, namely, Part VIII of the Canadian Aviation Regulations. Various manuals and procedures, and so on, that used to be administratively controlled through the department are now incorporated by reference and they must comply with them as if they were a regulation or a standard. We have a new organization that is basically set up to provide safety oversight to the air traffic control system.

That is the first issue. Once again, this way of doing business is only four or five days old.

A number of regulatory reforms should be brought to your attention, the most significant of which are the new Canadian

Ottawa, qui élaborent les règlements. C'est à Ottawa également que sont centralisés certains programmes dont je vous parlerai un peu plus tard. Par exemple, le programme de réglementation de la sécurité automobile est entièrement mené à Ottawa. Il n'a pas de volet régional.

Il faudrait peut-être que je consacre un moment à chacun des modes de transport sous réglementation fédérale pour faire ressortir quelques points essentiels. Vous pouvez vous faire une idée de l'importance de l'aviation civile au Canada en regardant la première page de notre mémoire. L'aviation civile regroupe près de 70 000 propriétaires, exploitants et pilotes. Le nombre d'aéronefs immatriculés avoisine 28 000. C'est donc un secteur très actif. L'aviation civile canadienne est la deuxième au monde en importance, et elle constitue à n'en pas douter un secteur dynamique du milieu canadien du transport.

L'avion est le moyen de transport le plus rapide. Comme le montrent les statistiques, le trafic aérien intérieur devrait augmenter de 60 p. 100 au cours des 20 prochaines années, et le trafic international à destination de l'Amérique du Nord et des pays du Pacifique devrait doubler. L'aviation civile est donc un élément actif du système de transport.

Je me dois d'ajouter que l'exportation de produits aéronautiques fabriqués au Canada représente un important secteur de notre économie. Notre pays se classe quelque part entre le quatrième et le sixième rang mondial pour ce type d'exportation. La fabrication de produits aéronautiques occupe donc une place économique importante.

Je me dois également de signaler deux ou trois points au sujet de la sécurité aéronautique. Le premier concerne NAV CANADA. Le rôle que nous jouons auprès de cet ancien membre de la famille de Transports Canada est fondamentalement nouveau. Quand le système de contrôle de la circulation aérienne a été enlevé au ministère des Transports la semaine dernière et que l'on en a fait une société sans but lucratif du secteur privé, il est devenu une entité réglementée... c'est-à-dire un élément du système qui englobe les transporteurs aériens et les fabricants de produits aéronautiques.

Aujourd'hui, nous réglementons le système de contrôle de la circulation aérienne comme nous le faisons pour un transporteur aérien. Ses administrateurs se sont vu remettre un plan d'exploitation pour mener essentiellement leurs activités, et aussi un ensemble de règlements, à savoir la Partie VIII du Règlement de l'aviation canadien. Divers manuels, diverses procédures, et cetera, qui relevaient autrefois de notre ministère sur le plan administratif sont maintenant fusionnés selon un système de renvoi, et les administrateurs doivent s'y conformer comme s'il s'agissait d'un règlement ou d'une norme. Nous avons donc maintenant un nouvel organisme qui a été essentiellement constitué pour jouer un rôle de surveillance de la sécurité auprès du système de contrôle de la circulation aérienne.

Voilà pour le premier point. Je rappelle que cette façon de procéder ne date que de quatre ou cinq jours.

J'attire maintenant votre attention sur un certain nombre de réformes de la réglementation, dont la plus récente est celle du



aviation regulations which were put into force on October 10 of this year.

Once again, a new piece in the regulatory framework, the CARs, Canadian Aviation Regulations, took a series of standards, rules, policy letters and air navigation orders that were in existence, and embodied all those regulations in the eight parts of the new aviation regulations.

There are a couple of issues within the aviation regulations that are of interest. I raise them because they have become public in one form or another and are bound to do so over the course of your study. One is flight and duty time regulations. This concerns the hours of work and rest that pilots and air crew must have, as contained in the regulations. Last week, *Marketplace* had a show on the adequacy, or otherwise, of our rules.

The other rules that will be contentious in the future are the aircraft fire fighting regulations, which will establish criteria for the application of fire fighting capability at Canadian airports.

Another issue in the aviation mode that I should mention in passing is a study that was launched a few months ago which focuses on the safety of air taxi operations. There have been a disproportionate number of accidents in that particular sector of the commercial aviation business involving small commercial operators. These are operators that primarily provide services in the north, on the West Coast, and in northwestern Ontario. We believe that we should pay particular attention to the safety culture that exists in that sector of the commercial aviation business. This task force is taking a look at that and is due to report back early next year.

**The Chairman:** What about weather?

**Mr. Jackson:** In what respect?

**The Chairman:** If you are to look at the air taxi operations and other forms of light, general aviation, does it include a continuing review of weather?

**Mr. Jackson:** With this particular sector, we are looking at the safety culture — that is, the way in which they manage safety in their own operations. As you well know, one of the causes of accidents with the air taxi world and the air commuter-type of commercial operator is pushing the weather. Clearly, that is something which will be zeroed in on.

If you are referring to the provision of weather services, forecasting, and so on, that is another whole issue that has now been taken over by NAV CANADA as part of the weather information process. I think we will be dealing with the particular issue that you are concerned with in this review.

On the marine safety side, there are some indicators on the page showing the number of ships on the Canadian registry, the number of inspections, examinations, and so on.

The one area I should like to bring to your attention is the number of port state control inspections and port state control detentions. This is a Canadian activity in partnership with other

Règlement de l'aviation canadien qui est entré en vigueur le 10 octobre de cette année.

On a regroupé, je le rappelle, dans un nouveau volet du cadre de réglementation qui est le Règlement de l'aviation canadien une série de normes, de règles, de lettres d'orientation et d'ordonnances sur la navigation aérienne qui existaient, et l'on a intégré tous ces éléments dans les huit parties du nouveau règlement.

Une ou deux questions concernant le règlement de l'aviation sont dignes d'intérêt. Je les soulève parce qu'elles sont devenues publiques sous une forme ou une autre et qu'elles sont appelées à l'être pendant votre étude. L'une a trait aux heures de vols et de service, c'est-à-dire aux heures de travail et de repos que les pilotes et les membres d'équipage doivent avoir d'après le règlement. La semaine passée, il y a eu à l'émission *Marketplace* un reportage sur la valeur de nos règles.

Les autres règles qui prêteront à controverse dans l'avenir ont trait à la lutte contre les incendies d'aéronefs. Elles fixeront les critères d'utilisation des moyens d'extinction des incendies dans les aéroports canadiens.

Une autre question qu'il me faut mentionner en passant est l'étude portant sur la sécurité chez les compagnies de taxi aérien qui a été entreprise il y a quelques mois. On a enregistré un nombre disproportionné d'accidents dans ce secteur particulier de l'aviation commerciale qui regroupe les exploitants de petites compagnies. Ces exploitants fournissent principalement des services aériens dans le Nord, sur la côte Ouest et dans le nord-ouest de l'Ontario. Nous croyons devoir prêter une attention particulière à l'attitude face à la sécurité qui existe dans ce secteur de l'aviation commerciale. Le groupe de travail qui se penche sur la question doit présenter son rapport au début de l'an prochain.

**Le président:** Et les conditions atmosphériques dans tout cela?

**M. Jackson:** À quel propos?

**Le président:** Si vous allez vous intéresser aux activités des compagnies de taxi aérien et des autres formes d'aviation légère, générale, regardez-vous si les conditions atmosphériques sont toujours surveillées?

**M. Jackson:** Dans le secteur particulier dont nous parlons, nous examinons l'attitude face à la sécurité... c'est-à-dire la façon dont les compagnies aériennes en question traitent la sécurité dans le cadre de leurs activités. Comme vous le savez, on brave le mauvais temps et c'est une des causes des accidents d'avions-taxis et d'avions de transport régional. C'est une pratique à laquelle nous nous attaquerons certainement.

Si vous parlez des services de météorologie, des prévisions, et cetera, c'est tout à fait différent. Ils sont intégrés dans le processus de renseignements météorologiques dont NAV CANADA s'occupe maintenant. Nous traiterons pendant l'examen, je pense, de cet aspect particulier qui vous préoccupe.

Pour en revenir à la sécurité du transport maritime, certains indicateurs se trouvent à la page qui donne le nombre de navires immatriculés au Canada, le nombre d'inspections, d'examen, etc.

Le seul aspect sur lequel j'aimerais attirer votre attention est le nombre d'inspections et de détentions effectuées dans le cadre du contrôle portuaire fait par l'État. Il s'agit là d'activités que le

nations. We are signatories to two memoranda of understanding: One with a group of countries on the Atlantic, and another with a group of countries on the Pacific, the so-called Tokyo MOU for the Pacific and the Paris MOU for the Atlantic. Basically, this is a move by nations to ensure that unsafe ships are not permitted to travel the seas.

As a target, we are to inspect 25 per cent of all foreign ships arriving in Canadian ports to ensure that they comply with internationally recognized standards. Of the 1,348 inspections that were done last year, 149 vessels were detained because they were found to have deficiencies of one kind or another.

The international community and the activity in this area is very important and it is the only means at our disposal to ensure that the safety of shipping on the high seas is ensured.

There are a few issues on the marine safety side that are probably worth noting. Given the amount of tanker traffic, particularly on the West Coast between Alaska and the lower 49 states in the U.S., marine environmental protection and tanker safety is something on which we are ever vigilant. There are commitments and standards in place that will see improvements to the design and construction of tankers over the next 15 or 20 years. Again, in partnership with the Coast Guard, there is a requirement to have a pollution prevention and response system in place to deal with this traffic.

I do not think it is any surprise to anyone that the marine safety law in Canada is badly in need of updating. The Canada Shipping Act is a piece of legislation that is very old, outdated, and is clearly not a modern piece of legislation in any respect, although there are some sections of it that have recently been put in place. It is an act from the 19th century and we are now moving into the 21st century, and it clearly is in need of overhaul. We do have initiatives in train to do that.

We also expect to see some amendments to the Canada Shipping Act tabled in the House of Commons early in December. A number of miscellaneous amendments are required to fix a few things that are absolutely essential to be fixed. That should tide us over until the major overhaul.

I have mentioned port state control.

The final point on the marine safety side is marine pilotage, which I know is familiar to many of you as a long-standing issue. The Canada Marine Act, which is going through clause-by-clause in the Standing Committee on Transport today, I believe, will put in place some measures that will address issues in the domain of marine pilotage.

I have only a few remarks on railway safety. I have given you some indicators as to the number of federally regulated railways, the number of miles of track and so on. The number of miles of

Canada mène en partenariat avec d'autres pays. Nous avons signé en effet deux protocoles d'entente. Le premier, appelé Protocole d'entente de Paris, a été conclu avec un groupe de pays qui bordent l'Atlantique. Le deuxième, appelé Protocole d'entente de Tokyo, l'a été avec un groupe de pays qui bordent le Pacifique. Ces pays ont décidé d'agir pour empêcher que des bateaux en mauvais état ne sillonnent les mers.

Notre objectif est d'inspecter 25 p. 100 de tous les bateaux étrangers qui arrivent dans les ports canadiens pour vérifier s'ils sont conformes aux normes internationales reconnues. Les 1 348 inspections effectuées l'an dernier ont donné lieu à la détention de 149 navires qui présentaient une défectuosité ou une autre.

Le transport maritime s'inscrit dans un milieu international et dans un secteur d'activité très importants. La détention est le seul moyen dont nous disposons pour nous assurer de la sécurité de la navigation en haute mer.

Quelques points concernant la sécurité du transport maritime valent probablement la peine d'être signalés. Vu le nombre impressionnant de navires-citernes qui sillonnent l'océan au large de la côte ouest en particulier, entre l'Alaska et les 49 autres états américains plus au sud, la protection du milieu marin et la sécurité de ces navires nous tiennent constamment sur le qui-vive. Il existe actuellement des engagements et des normes qui obligeront à améliorer la conception et la construction des navires-citernes au cours des 15 ou 20 prochaines années. Devant le trafic intense de ces bateaux, il faut absolument avoir en place un mécanisme de prévention de la pollution et d'intervention auquel participe la Garde côtière canadienne.

Je ne crois pas surprendre qui que ce soit en disant que la loi en matière de sécurité maritime a énormément besoin d'être actualisée. La Loi sur la marine marchande du Canada est très ancienne et désuète. À part certaines parties ajoutées récemment, elle n'a manifestement rien d'une loi adaptée à notre époque. Elle date du dix-neuvième siècle et nous approchons du vingt et unième, d'où la nécessité évidente d'une refonte. On a d'ailleurs entrepris du travail dans ce sens.

Nous nous attendons d'ailleurs aussi à ce que des changements soient déposés à la Chambre des communes au début du mois de décembre. La Loi sur la marine marchande du Canada a besoin de divers changements car certains aspects ont absolument besoin d'être corrigés. Après cela, nous devrions pouvoir attendre jusqu'à la refonte elle-même.

J'ai déjà parlé du contrôle portuaire fait par l'État.

Le dernier point que je voudrais aborder concernant la sécurité du transport maritime est le pilotage maritime. Je sais que bon nombre d'entre vous sont au courant de cette préoccupation de longue date. La Loi maritime du Canada, que le comité permanent des transports examine article par article aujourd'hui même, je crois, contiendra certaines mesures qui régleront les problèmes que pose le pilotage maritime.

En ce qui a trait à la sécurité du transport ferroviaire, je n'ai que quelques remarques à faire. Je vous ai donné des indicateurs quant au nombre de chemins de fer réglementés par le gouvernement



track, of course, is being reduced, as the railways are rationalizing their networks.

A number of issues need to be addressed as to safety. The first is the amendments to the Railway Safety Act. The Railway Safety Act amendments, I expect, will be going through clause-by-clause some time around the end of this month and then forwarded for further progression in the house. It is something, as you mentioned, Mr. Chairman, that falls out of the Railway Safety Act review that took place a couple of years ago. This will put in place a number of amendments attendant to that review.

We continue to be concerned with safety at crossings, and trespassing accidents, and we do have joint work with the industry and other parties underway to deal with that.

The final point is one that has become a concern this year, and that is the number of main track derailments and runaways. Partly due to the severe winter that we had in many parts of the country, the number of main track derailments jumped considerably this past spring, and there has been, I think, an increased awareness by both railways, probably heightened by the Edson tragedy, that there must be increased vigilance. Both railways, CN and CP, are making intensive efforts to improve safety, and we are increasing our activities in those areas as well. I just highlight that for your interest.

On the road safety side, once again, the numbers here are very large compared to the other modes of travel. For example, there are 17.9 million registered motor vehicles. The number of recalls was 1.1 million in 1994. There were 3,300 fatalities, 240,000 injuries and \$10 billion estimated in terms of collision costs and costs to society, although that figure is probably closer to \$20 billion, maybe \$25 billion.

Clearly, small percentage improvements in the road safety domain make very large absolute number improvements in terms of loss of life, injury and property loss.

There are a number of issues on the road safety side. One is occupant protection, air bags in particular. There has been a great deal of press in the last few weeks in terms of the changes and the problems with air bags, first of all, with respect to low-speed collisions for people not properly restrained, and then more recently the interventions of the department and the cooperation of the automotive industry in terms of their plan to depower air bags.

Emission regulations, I will not go into, but it is a continuing concern as we improve the performance of motor vehicles in that respect. I think the important aspect here is our continued

fédéral, le nombre de milles de voies qui existent, etc. Évidemment, à mesure que les compagnies de chemins de fer rationalisent leurs réseaux, le nombre de milles de voies diminue.

Il faut s'occuper d'un certain nombre de questions relatives à la sécurité. La première concerne les modifications à apporter à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Je m'attends à ce que ces modifications soient examinées, article par article, quelque temps vers la fin du mois, puis que le projet de loi soit renvoyé à la Chambre pour y poursuivre son cheminement. Il s'agit d'un examen, comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, qui n'a rien à voir avec celui de la Loi sur la sécurité ferroviaire qui a eu lieu il y a deux ou trois ans. Celui d'aujourd'hui permettra de réaliser un certain nombre de modifications qui viendront compléter l'ancien.

Comme la sécurité des passages à niveaux et les accidents dans les zones d'accès interdit continuent de nous préoccuper, nous travaillons conjointement avec le secteur et d'autres parties intéressées pour trouver des solutions.

Le dernier point est devenu un sujet d'inquiétude cette année. Il s'agit du nombre de déraillements en voie principale et de wagons échappés. Le dur hiver que nous avons eu dans bien des régions du pays a contribué à la hausse considérable du nombre de déraillements en voie principale survenus au printemps dernier. Les deux compagnies de chemin de fer sont, je crois, plus conscientes du fait qu'une vigilance accrue s'impose, d'avantage encore sans doute depuis le tragique accident d'Edson. Tant le CN que le CP font de grands efforts pour améliorer la sécurité et nous multiplions, nous aussi, nos activités dans le secteur. Je souligne cela simplement pour votre information.

Pour ce qui est de la sécurité du transport routier, les chiffres sont, je le répète, très élevés comparativement aux autres modes de transport. Ainsi, quelque 17,9 millions de véhicules automobiles sont immatriculés. En 1994, on a rappelé 1,1 million de véhicules. La route a fait 3 300 morts et 240 000 blessés, et on estime à 10 milliards de dollars les coûts des collisions et les coûts à la société occasionnés par les accidents, quoique ce chiffre soit probablement plus près de 20 milliards, voire de 25 milliards de dollars.

De toute évidence, un petit pourcentage d'amélioration dans le domaine de la sécurité routière se traduit par une très importante amélioration du nombre absolu de pertes de vie, de blessés et de pertes matérielles.

La sécurité routière est source d'un certain nombre de préoccupations. La protection des occupants en est une, tout particulièrement en ce qui a trait aux coussins gonflables. Ces dernières semaines, la presse a abondamment fait état d'abord des problèmes que ces coussins ont occasionnés dans les collisions à basse vitesse où les gens n'étaient pas bien retenus par leur ceinture, et, plus récemment, des changements qui seront apportés compte tenu des interventions du ministère et de la coopération du secteur de l'automobile qui projette de désactiver les coussins gonflables.

Je n'aborderai pas la réglementation relative aux émissions de polluants, bien qu'il s'agisse d'une constante préoccupation si l'on en croit l'amélioration de la performance des véhicules automobi-

partnership with the provinces in safety promotion. Again, you see three areas where we and our provincial counterparts, all of the Ministers of Transport or the ministers responsible for motor transportation administration in the provinces, would focus promotional activities jointly. Those areas are: to reduce impaired driving; increase the seatbelt wearing rate from the 92 per cent of drivers today who wear seat belts to 95 per cent in the next five years; and to launch a task force to look at dealing with high-risk drivers, people that take undue risks and put others at risk because of their activities. We feel that there is real payoff to be made by those sorts of activities.

As to transportation of dangerous goods, again I have a few key statistics as to the numbers involved with respect to products, shipping and so on. The one number that jumps out is that, in Canada there are 27 million consignments of dangerous goods each year — a very large number. This entails a great deal of effort on the part of the provinces and ourselves to ensure the safe handling and containment of these goods.

The main issue with respect to dangerous goods is the new set of regulations that is currently in the works, and this will be a first for us in that these will be plain-language regulations. They will be put in a form that all of us can understand, not just the lawyers. We hope that, by putting them in that form, we will be able to achieve a better rate of compliance which is our end objective in all of this.

Operation Respond is on here as a issue because, as you may be aware, a private member's bill is being debated with respect to coming up with a means of responding to emergencies by having data available to all firehalls across the country to give them better information in the event of such an emergency. We will see how that bill fares.

Two securities are currently in play. One is airport security, which is an on-going issue. Awareness in Canada has been heightened because of the crash of TWA flight 800 and the activities that the Americans have undertaken. There is the Gore Commission, as a result of which Vice-president Gore made some recommendations which are being adopted by the U.S. DOT. We must be mindful of the Canadian situation and react accordingly.

As to the future, just quickly, safety oversight is what we will be left with, and it will be our principal mandate. We will have to continue to exercise stewardship over those properties and assets that are not commercialized and remain with the government. The principal role will be to set and enforce standards for safety and security. As we look at the Department of Transport going from an organization of some 20,000 people down to an organization of something in the neighbourhood of 4,000 to 5,000, we will be coming at matters in a more multimodal approach rather than unimodal. Our main interest will be in ensuring good safety

les à cet égard. Je crois que notre partenariat continu avec les provinces dans le domaine de la promotion de la sécurité routière constitue un aspect important. Encore une fois, nos homologues provinciaux et nous-mêmes, tous les ministres des Transports ou les ministres chargés de l'administration du transport automobile dans les provinces, mettons au point des activités promotionnelles conjointes visant trois objectifs: la réduction de la conduite avec facultés affaiblies, l'augmentation du port de la ceinture de sécurité de façon à faire passer le taux actuel de 92 p. 100 au taux souhaité de 95 p. 100 d'ici cinq ans et, enfin, la formation d'un groupe de travail qui sera chargé de déterminer comment il faut traiter les conducteurs à risque élevé, ces gens qui prennent des risques excessifs et dont le comportement met les autres en danger. Nous croyons que ces types d'activités sont susceptibles de rapporter des gains réels.

Au sujet du transport des matières dangereuses, j'ai quelques statistiques clés qui donnent une idée du nombre de produits, d'expéditions, etc. qui sont en cause. Le chiffre qui ressort est celui des 27 millions d'expéditions de matières dangereuses qui s'effectuent chaque année au Canada, un chiffre très important qui suppose beaucoup d'effort de la part des provinces et de nous-mêmes pour assurer la manipulation sécuritaire et le confinement de ces matières.

Le principal point à souligner concernant les matières dangereuses est l'ensemble de nouveaux règlements actuellement en préparation qui seront, pour la première fois, rédigés dans un langage simple. Ces règlements seront faciles à comprendre pour chacun d'entre nous, pas seulement pour les avocats. Nous espérons qu'en leur donnant cette forme, nous parviendrons à réaliser notre objectif qui est d'obtenir un meilleur taux d'observation des règlements.

«Opération répondre» fait partie des enjeux parce que, comme vous le savez sans doute, un projet de loi d'initiative parlementaire, visant à trouver un moyen de mieux répondre aux urgences en rendant les données accessibles à toutes les casernes de pompiers du pays, fait actuellement l'objet de discussions. Nous verrons comment les choses se passeront pour ce projet de loi.

Deux questions de sécurité sont actuellement sur le tapis. La première, qui est la sécurité dans les aéroports, est une préoccupation constante. L'écrasement du vol 800 de TWA et les activités entreprises par les Américains ont davantage sensibilisé la population canadienne à cette question. Il y a eu la Commission Gore dont les travaux ont débouché sur des recommandations que le vice-président Gore a présentées et que le ministère des Transports des États-Unis est en train d'adopter. Nous devons être attentifs à la situation canadienne et agir en conséquence.

Quant à l'avenir, disons rapidement que la surveillance de la sécurité demeurera notre responsabilité et constituera notre principal mandat. Nous devons continuer à exercer des activités de gérance sur les propriétés et les biens qui ne sont pas commercialisés et que le gouvernement conserve. Notre principal rôle sera d'établir et d'appliquer des normes de sécurité et de sûreté. Puisque le ministère des Transports passe d'une structure organisationnelle comptant quelque 20 000 personnes à une structure où l'effectif avoisinera les 4 000 à 5 000 personnes, nous adopterons une perspective plutôt multimodale qu'unimoda-



promotion through information and communication with our stakeholders. We need to ensure that our rules are harmonized both internationally and with our provincial partners, and that we have better data.

As I have mentioned to many in conversations I have had, we need to have a better handle on how well we are doing, to be able to make international comparisons and to make better risk management decisions based on solid data and information. I think in that way we can target our oversight resources in a more effective manner.

With that I will stop and try to answer any questions.

**The Chairman:** May I say at once that is a splendid overview for us and presents us with a great base from which to start our studies. I see about three years' work so far.

We hope to develop a list of safety issues as soon as possible so that we, as a committee, can pursue and analyse them.

Could you list for us the most pressing transportation safety issues in Canada at the present time? Could you also tell us which mode of transportation provides the greatest concern from a safety point of view and perhaps elaborate as to why?

**Mr. Jackson:** If I may respond to your second question first, the mode that gives us the most concern is not necessarily the mode that is at the highest risk. We deal with public perception in many of these things. The mode that tends to enjoy the highest profile in terms of safety is the air mode. Whether the risk in terms of numbers shows that it is the greatest risk or should be of the greatest concern, I am not sure. Air safety tends to have the higher profile for a number of reasons.

The mode that probably is of the greatest concern and is the one where I feel that, as a regulator, we can make the largest impact, is the motor vehicle mode, simply because of the absolute numbers. As I mentioned earlier in my remarks, a marginal improvement means enormous benefits to Canadians.

With respect to our regulatory framework and the rules that we have to work with, the marine mode requires the most work in terms of modernization and increasing its effectiveness.

Those are three areas, from different angles, that concern me in quite different respects. The first is public profile, the second is absolute numbers and the third is the regulatory framework within which we have to work.

le. Nous nous attacherons surtout à favoriser la promotion de la sécurité grâce à l'information et à la communication que nous assurerons à nos interlocuteurs. Nous devons faire en sorte que nos règles s'harmonisent autant avec celles des autres pays qu'avec celles de nos partenaires provinciaux, d'une part, et que nous disposions de meilleures données, d'autre part.

Comme je l'ai dit au cours de nombreuses conversations que j'ai eues, nous devons avoir une meilleure idée de notre performance pour être en mesure de faire des comparaisons avec d'autres pays et de prendre des décisions de gestion du risque plus éclairées, en nous appuyant sur des données et des renseignements solides. Je crois que c'est ainsi que nous pourrions cibler plus efficacement nos ressources de surveillance.

Je termine sur ce point et je vais maintenant tenter de répondre à vos questions.

**Le président:** Puis-je dire d'emblée que vous nous avez présenté un splendide aperçu, qui nous sera très utile comme point de départ à notre étude. J'entrevois environ trois années de travail d'après ce que vous avez dit jusqu'ici.

Nous espérons élaborer, dès que possible, une liste des questions de sécurité sur lesquelles nous nous pencherons et que nous analyserons.

Pourriez-vous nous énumérer les questions de sécurité du transport les plus pressantes au Canada en ce moment? Pourriez-vous également nous dire quel moyen de transport suscite les plus grandes préoccupations sur le plan de la sécurité et peut-être nous expliquer pourquoi?

**M. Jackson:** Permettez-moi de répondre d'abord à la seconde question. Le moyen de transport qui suscite les plus grandes préoccupations n'est pas nécessairement celui qui présente le plus grand risque. Nous avons affaire à la perception du public dans bien des cas. Ainsi, le mode de transport qui a tendance à avoir la plus grande visibilité sur le plan de la sécurité est le transport aérien. Est-ce que les chiffres montrent qu'il présente le plus haut risque ou qu'il devrait nous préoccuper au plus haut point? Je n'en suis pas si sûr. La sécurité aérienne a tendance à avoir une plus grande visibilité pour diverses raisons.

Le mode de transport qui nous cause probablement les plus grandes inquiétudes et sur lequel, à mon avis, nous pouvons avoir la plus grande incidence en tant qu'organisme de réglementation est celui des véhicules automobiles, tout simplement à cause des chiffres absolus. Comme je l'ai dit plus tôt dans mon exposé, même une légère amélioration se traduit par des avantages énormes pour les Canadiens.

En ce qui concerne notre cadre de travail réglementaire et les règles que nous devons appliquer, c'est le transport maritime qui exige le plus de travail en matière de modernisation et d'augmentation de l'efficacité.

Ce sont là trois secteurs, pris sous des angles différents, qui me préoccupent à divers égards: pour le premier, c'est la perception du public, pour le deuxième, ce sont les chiffres absolus et pour le troisième, c'est le cadre de travail réglementaire dans lequel nous devons travailler.

**The Chairman:** I share your concern as to the need for a new maritime act or code. I appreciate the codification work that has been done on the aeronautic side. It was relatively early in the 20th century that the Aeronautics Act came into effect. It would be my hope that we might be able to persuade you to address both of those before the turn of the century.

[Translation]

**Senator Bacon:** For example, if we look at rail transportation, it is a fact that main track car derailments are a frequent occurrence in Canada. A total of 156 derailments occurred in 1995. The condition and geometry of the track accounted for 36 per cent of all derailments. I am not sure whether this means that 36 per cent of all derailments could have been prevented in 1995. How can we deal effectively with this problem?

Can rail companies be held accountable for the condition and geometry of the tracks? Is it possible to rectify these dangerous conditions at key locations?

**Mr. Gaétan Boucher, Acting Director General, Safety and Security Secretariat, Department of Transport:** Regarding the 36 per cent of all main track derailments attributable to the geometry and condition of the tracks, this is the first time I have heard this figure quoted, perhaps because of my lack of expertise in the area of rail safety.

The increase in the number of incidents this year has been rather noteworthy. As Mr. Jackson stated in his presentation, this rather startling increase could be due to a number of weather-related factors.

Our inspections have not uncovered any particular trends this year compared to previous years.

As for the geometry and condition of the tracks, this is obviously a very technical engineering question. Our inspectors are experts in this field. To my knowledge, we would have to check with them, as I am not in a position to comment on this. Is this really the reason for the dramatic increase noted this year? I think we will take this question under advisement and check with our engineers and inspectors to see if indeed this does explain the increase in the number of derailments.

**Senator Bacon:** Still on the subject of rail transportation, it is a known fact that almost all rail accidents occur at level crossings. It would even appear that half of all accidents occur at level crossings equipped with automatic gates.

What steps could be taken to prevent such accidents at level crossings, even at those equipped with automatic gates? Should these automated systems be modified?

**Le président:** Je partage votre préoccupation quant à la nécessité d'une nouvelle loi ou d'un nouveau code maritime. Je me rends compte du travail de codification qui a été fait du côté de l'aéronautique. La Loi sur l'aéronautique est d'ailleurs entrée en vigueur relativement tôt dans le vingtième siècle. J'espère que nous pourrions vous persuader de vous attaquer à ces deux lois avant la fin du siècle.

[Français]

**Le sénateur Bacon:** Si l'on prend le transport ferroviaire, par exemple, on dit que les déraillements des wagons en voie principale, sont des incidents fréquents au Canada. On parle de 156 en 1995. L'état et la géométrie de la voie ferrée sont responsables de 36 p. 100 des déraillements. Je ne sais pas si l'on peut conclure que 36 p. 100 des incidents de déraillement auraient pu être évités en 1995. Comment peut-on effectivement traiter ce problème?

Est-ce que les compagnies ferroviaires peuvent être tenues responsables de l'état et de la géométrie des voies ferrées? Est-ce qu'il serait possible de modifier ces conditions dangereuses aux endroits clés?

**M. Gaétan Boucher, directeur général intérimaire, Secrétariat de la sécurité et sûreté, ministère des Transports:** En ce qui a trait au 36 p. 100 des déraillements sur les lignes principales redevables à la géométrie et à l'état des voies, c'est une statistique que j'entends pour la première fois, peut-être en raison de mon manque de connaissance au niveau de la sécurité ferroviaire.

L'augmentation que l'on a observée cette année est assez significative. Comme M. Jackson l'a dit dans sa présentation, on pense qu'il y a beaucoup de facteurs reliés à la température qui auraient expliqué cette hausse. C'est une hausse assez dramatique.

Selon nos inspections, on ne semble pas déceler de tendances particulières ou différentes cette année par rapport aux autres années.

En ce qui a trait à la géométrie, à l'état des voies ferrées, évidemment c'est une question d'ingénierie très technique. Nos inspecteurs sont spécialisés dans ce domaine. À ma connaissance, il faudrait vérifier avec les experts, je ne pourrais pas commenter. Est-ce vraiment un phénomène qui expliquerait cette hausse dramatique que l'on observe cette année? On peut prendre cette question en délibéré et vérifier avec nos ingénieurs et nos inspecteurs, si effectivement, il y a une tendance et une explication de ce type sur nos voies ferrées pour la hausse des déraillements.

**Le sénateur Bacon:** Toujours au niveau du transport ferroviaire, on sait que les passages à niveau sont une cause majeure de la presque majorité des incidents ferroviaires. On pense même que la moitié des incidents au passage à niveau ont lieu où un système automatisé est présent. On revient toujours au système automatisé présent.

Quels sont les changements que l'on pourrait apporter pour éviter de tels accidents même avec les systèmes qui existent? Est-ce que l'on pourrait changer les systèmes?



**Mr. Boucher:** As you know, in response to the recommendations of the committee reviewing the Railway Safety Act, the provinces and the federal government have agreed to set up a task force to look at ways of reducing accidents at level crossings by 50 per cent over the next 10 years. I hope that this task force will look into the causes of these accidents and suggest ways of resolving this problem.

As I am not an expert on the subject of rail transportation, it is interesting to note the many questions linked to human behaviour. We sometimes read that people grow impatient and decide to go around the gates and so forth. I do not know what impact this has on the number of accidents.

A program called Operation Lifesaver has been introduced to educate young people in the schools and to heighten their awareness of the problem. More and more emphasis is being placed on programs designed to educate people and make them aware of the dangers associated with level crossings.

I hope that the task force will be able to propose some solutions. As I said, the goal is to reduce the number of accidents at level crossings by 50 per cent over the next 10 years.

[English]

**Senator Adams:** Mr. Chairman, I did not expect the witnesses to have all the accident statistics and details, especially for road safety. I see cars-only numbers at 675,000 accidents causing 3,000 deaths and about 240,000 injuries.

According to this, the numbers have gone down quite a bit since 1987. However, railway freight is being cut back and there are more and more big trucks moving on the highway. There are still many injuries and, every year since 1994, about 3,000 people have died in car accidents.

I know the causes could be anything from drunken driving to bad roads. However, I am concerned about the increase of big trucks on the highway. Sometimes when you are driving, you meet a big truck and you can feel the pressure, as if there are only a couple of inches between it and your car. It is especially dangerous in the wintertime to meet a big truck because it splashes up enough slush that you cannot see anything for a few minutes. Things like that are more dangerous than meeting other cars.

I live in a remote area of the Northwest Territories. We do not have many regulations for marine safety. I see the marine safety figures are kind of up and down. How do you plan to increase marine safety, either in the area of accidents or drownings?

**Mr. Jackson:** On the motor vehicle side, the statistics here represent a consolidation of all accidents on the roads, whether they involve trucks or passenger automobiles. In terms of preventive matters and where we can improve the death and injury

**M. Boucher:** Comme vous le savez, les provinces et le gouvernement fédéral se sont entendus pour mettre de l'avant une étude, un groupe de travail, en réponse aux recommandations du comité qui avait revu la Loi sur la sécurité ferroviaire avec comme objectif de diminuer les accidents au passage à niveau de 50 p. 100 au cours des 10 prochaines années. J'ose espérer que ce comité va se pencher sur les causes et va pouvoir nous donner des pistes de solution afin de régler cette question.

Il est intéressant, n'étant pas un spécialiste dans le secteur ferroviaire, de noter les nombreuses questions quant au comportement humain. On lit parfois des commentaires où les gens s'impatientent, font le tour des barrières et cetera. Je ne sais pas dans quelle mesure cela joue.

On a un programme qui s'appelle «Gare au train», en version anglaise «Operation lifesaver», qui tend à améliorer le côté éducatif. Ce programme éducatif vise à éduquer les très jeunes dans les écoles et à les sensibiliser à ce problème. De plus en plus, on met l'accent sur les programmes d'éducation et de sensibilisation aux risques inhérents au passage à niveau.

J'espère que le groupe de travail mis sur pied va nous donner des pistes de solution. L'objectif est de réduire de 50 p. 100 les accidents au passage à niveau dans les 10 prochaines années.

[Traduction]

**Le sénateur Adams:** Monsieur le président, je ne m'attendais pas à ce que les témoins nous présentent toutes ces statistiques et ces détails sur les accidents, surtout en ce qui concerne la sécurité routière. Je vois ici que 675 000 accidents, de voiture seulement, ont fait quelque 3 000 morts et 240 000 blessés.

Selon le document qu'on nous a remis, les chiffres ont beaucoup baissé depuis 1987. En revanche, le transport des marchandises par voie ferrée fait l'objet de compressions et on se retrouve avec de plus en plus de gros camions sur les autoroutes. Les blessés sont encore très nombreux et, chaque année depuis 1994, environ 3 000 personnes sont mortes dans des accidents de voiture.

Je sais que les accidents ont des causes diverses pouvant aller de la conduite avec facultés affaiblies au mauvais état des routes. Toutefois, l'augmentation du nombre de gros camions sur les autoroutes m'inquiète. Parfois, lorsqu'on conduit, on croise un de ces mastodontes. On est aspiré à tel point que l'on se sent comme s'il n'y avait que deux ou trois pouces entre lui et notre voiture. C'est encore plus dangereux en hiver, car ils nous éclaboussent avec tellement de neige fondante qu'on ne peut plus rien voir pendant quelques minutes. Ces choses-là sont plus dangereuses que de croiser d'autres voitures.

J'habite dans une région éloignée des Territoires du Nord-Ouest. Nous n'avons pas beaucoup de règlements sur la sécurité maritime. Je constate que les données ont tendance à fluctuer dans ce domaine. Comment projetez-vous d'améliorer la sécurité maritime, tant sur le plan des accidents que sur celui des noyades?

**M. Jackson:** En ce qui concerne les véhicules automobiles, les statistiques présentées ici sont une compilation de tous les accidents survenus sur les routes, qu'ils impliquent des camions ou des voitures particulières. Quant à la question de la prévention

toll, the wearing of seat belts is the greatest single measure to provide the most significant payback.

If we were to look at causes, I believe alcohol plays a part in 40 per cent of road accidents. That is why you see the focus on reducing impaired driving. The numbers are startling. By attacking that particular phenomenon, we believe we can make a significant dent in the accident toll on the highways.

**Senator Adams:** You say 40 per cent of these accidents are caused by alcohol. People must wonder what we are doing here in Canada.

**The Chairman:** That 40 per cent figure due to alcohol seems very high. Is that increasing?

**Mr. Jackson:** That is from the latest published set of statistics. I believe the 40 per cent relates to the number of fatalities related to alcohol.

**Senator Adams:** Does that have any bearing on the marine statistics?

**Mr. Jackson:** I do not think so.

**Senator Adams:** There must be some drinking-related boat accidents.

[Translation]

**Senator Bacon:** Discussions are ongoing with the United States on the subject of trucking and drug testing. What is the status of these talks?

[English]

**Mr. Jackson:** That is not an area which falls within our specific area of jurisdiction. I understand it is in trucking that it is principally in force. I believe reciprocal measures are in place. Those Canadian trucking firms which are doing business in the U.S. are subjected to the same rules as the American firms.

**Senator Bacon:** Would that be an interprovincial responsibility?

**Mr. Jackson:** I am not sure, senator. I understand contracts have been established between the trucking association and a testing firm. I can get more details for you on just who is engaged in it.

**Senator Bacon:** I have another question on aviation.

[Translation]

**Senator Bacon:** The majority of aviation accidents that occurred in 1995 apparently involved private pilots who had logged less than 1,000 hours of flying time. Should licensing requirements for new pilots be revised? Should more stringent criteria be applied to extend their training periods and thereby avoid accidents of this nature?

et des moyens qui nous permettraient de diminuer le nombre de morts et de blessés, le port de la ceinture de sécurité demeure la mesure qui, à elle seule, donne les résultats les plus efficaces.

Si on examine les causes des accidents de la route, je crois que l'alcool joue un rôle dans 40 p. 100 des cas. C'est pour cela qu'on s'attache tellement à faire diminuer la conduite avec facultés affaiblies. Les chiffres sont saisissants. En nous attaquant à ce phénomène précis, nous croyons pouvoir obtenir une réduction sensible du nombre d'accidents qui surviennent sur les autoroutes.

**Le sénateur Adams:** Vous dites que 40 p. 100 de ces accidents sont causés par l'alcool. Les gens doivent se demander ce que nous faisons ici au Canada.

**Le président:** Ce chiffre de 40 p. 100 me paraît très élevé. Est-il en hausse?

**M. Jackson:** Il provient de la série de statistiques la plus récente à être publiée. Je crois que la proportion de 40 p. 100 a trait au nombre de décès causés par l'alcool.

**Le sénateur Adams:** Ces statistiques ont-elles un rapport quelconque avec le volet maritime?

**M. Jackson:** Je ne crois pas.

**Le sénateur Adams:** Il doit sûrement y avoir des accidents de bateau qui sont dus à l'ivresse.

[Français]

**Le sénateur Bacon:** Vous avez des discussions avec les États-Unis concernant le dépistage des drogues par rapport au transport routier. Où en sont rendu ces discussions avec les États-Unis?

[Traduction]

**M. Jackson:** Ce n'est pas un de nos domaines de compétence. Je crois savoir que c'est surtout le camionnage qui fait l'objet de ce dépistage et que des mesures réciproques sont en place. Les entreprises canadiennes de camionnage qui font affaire aux États-Unis sont sujettes aux mêmes règles que les américaines.

**Le sénateur Bacon:** Serait-ce une responsabilité interprovinciale?

**M. Jackson:** Je n'en suis pas certain, sénateur. Des contrats ont été établis, paraît-il, entre l'association du camionnage et une entreprise spécialisée dans le dépistage. Je peux vous obtenir des détails sur les parties en cause.

**Le sénateur Bacon:** J'ai une autre question à vous poser à propos de l'aviation.

[Français]

**Le sénateur Bacon:** On dit que la majorité des accidents qui ont eu lieu en 1995 dans le domaine de l'aviation, mettaient en cause des transporteurs privés où des pilotes avaient peut-être à leur actif, moins de mille heures de vol. Est-ce qu'il serait approprié de modifier les conditions d'obtention de permis de vol pour les nouveaux pilotes? Et, les critères pourraient-ils être plus exigeants pour eux pour que la classe d'apprentissage dure plus longtemps afin d'éviter ces accidents?



[English]

**Mr. Jackson:** The regulations that apply to private pilots and recreational aviation have recently been revised. There is a new recreational aviation policy which has established some new standards and requirements for pilots.

The onus has changed slightly from what it used to be. I would be happy to provide more information on the recent changes for, hopefully, a safer, private, recreational community.

**The Chairman:** Do we play an active role or an observer's role in the area of interprovincial trucking? Do we take a lead? Do we try to break down some of the barriers that remain in the way of common standards?

**Mr. Jackson:** Yes, senator, we do, through the Canadian Council of Motor Administrators. That is a body of both federal representatives and provincial regulators.

**The Chairman:** That is not the transport ministers' conference?

**Mr. Jackson:** At the ministers' level, that is the decision-making body. There are officials who work in various working arrangements subordinate to the ministers' committee.

The National Safety Code was developed some years ago to establish a set of minimum standards for trucks. There are weights and dimensions and rules and so on, all embodied in this particular set of standards. Interprovincial harmonization has largely been obtained on this.

**The Chairman:** Is that a sort of one-stop trucking process?

**Mr. Jackson:** It is to ensure that trucks will not be stopped at provincial borders because they met the standards of the province they were leaving but did not meet the standards of the province they were entering. They will be recognized through the provincial statutes.

The federal government has provided funding to this particular program to help the provinces come up with mechanisms to enforce and develop rules and to put in automated systems, et cetera. This is all done to ensure a harmonized system across the country.

We have put \$25 million in, and there is a new \$25-million program to run between now and the year 2000.

The current initiative, which is the hot topic of the day, is a safety audit program. This entails an inspection and comparison of trucking companies to determine their level of safety regardless of the province in which they are located. That would provide some common form of audit or inspection.

[Traduction]

**M. Jackson:** Les règlements qui s'appliquent aux pilotes privés et à l'aviation de loisir ont été révisés dernièrement. Les pilotes sont régis par les normes et les exigences qui ont été établies dans la nouvelle politique sur l'aviation de loisir.

La responsabilité a un peu changé par rapport à ce qu'elle était. Je serais heureux de vous procurer de plus amples renseignements sur les dernières modifications qui, espérons-le, contribueront à rendre l'aviation de loisir privée plus sécuritaire.

**Le président:** Jouons-nous un rôle actif ou un rôle d'observateur dans le domaine du camionnage interprovincial? Donnons-nous le ton? Essayons-nous d'abattre les obstacles qui empêchent encore d'établir des normes communes?

**M. Jackson:** Oui, sénateur, nous le faisons par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Il s'agit d'un organisme constitué à la fois de représentants fédéraux et de responsables provinciaux de la réglementation.

**Le président:** Ce n'est pas la conférence des ministres des Transports?

**M. Jackson:** Au niveau des ministres, c'est l'organe de prise de décisions. Des représentants officiels travaillent dans divers cadres placés sous le comité des ministres.

Le Code national de sécurité a été institué il y a quelques années afin d'établir un ensemble de normes minimales pour le camionnage. Des poids, des dimensions, des règles, et cetera, font partie intégrante de cet ensemble précis de normes. On a obtenu, dans une large mesure, l'harmonisation interprovinciale à cet égard.

**Le président:** Est-ce un genre de processus prévoyant un seul arrêt pour les camions?

**M. Jackson:** C'est un programme qui fait en sorte que les camions ne soient pas arrêtés aux frontières provinciales sous prétexte qu'ils ne satisfont pas aux normes de la province dans laquelle ils entrent alors qu'ils satisfont à celles de la province dont ils sortent. On tient compte de leur situation dans les lois provinciales.

Le gouvernement fédéral a investi des fonds dans ce programme pour aider les provinces à instaurer des mécanismes permettant d'élaborer et de faire appliquer des règles, de mettre en place des systèmes informatisés, et cetera. Tout cela s'est fait en vue d'obtenir un système harmonisé d'un bout à l'autre du pays.

Nous avons déjà investi 25 millions de dollars dans ce programme et une nouvelle tranche de 25 millions sera injectée d'ici les trois prochaines années.

L'initiative qui a cours actuellement, la nouvelle fraîche du jour si je puis dire, c'est le programme de vérification sécuritaire. Ce programme implique une comparaison des entreprises de camionnage et une inspection des camions en vue de déterminer dans quelle mesure ils sont sécuritaires sans égard à la province dont ils proviennent. On obtiendrait ainsi une certaine forme de vérification ou d'inspection commune.

Mr. Boucher has just reminded me that we are facilitators. We are basically providing funding to ensure that this harmonization takes place.

**The Chairman:** Has the federal government or the Canadian Standards Council given any thought to the question of specific standards in the construction of truck tires?

I travel frequently from Halifax, Nova Scotia, to Ottawa by car. I have no idea how often my life has been threatened. I have seen serious accidents. I have seen pieces of rubber flying through the air that would horrify anyone in their path. This seems to happen in both winter and summer.

Every province has perhaps 30 or 40 small trucks with personnel who just go along the highways to pick up pieces of truck tires. These exploding tires make a major contribution to unstable driving conditions on Canadian highways.

Are we doing anything? Deregulation has been some years in effect. We have seen less-than-carload lots moving completely away from rail and on to trucks. Sooner or later, either the trucks or the cars will have to get off the Trans-Canada Highway. I do not know which will go first. That situation is being widely examined now.

This is one of the reasons that I am chased quite willingly off of the main highway. It is not because I like wandering through communities, as pretty and picturesque as they may be but, rather, because I am afraid of exploding truck tires.

Are there any standards that can be examined? I presume these are re-cap tires that are causing the problem. Can you shed some light on this matter for us?

**Mr. Jackson:** Our main role is with respect to new vehicles and the standards of original manufacture. Our standards for the manufacturers are related to those vehicles.

When the vehicles are in use, the jurisdiction becomes a provincial responsibility. They must ensure that the vehicles remain safe on the road. I do not know whether the National Safety Code, in all of its various aspects, deals specifically with the issue of tires and wheels and so on. We can certainly check to see whether there is anything in there on that.

**Mr. Boucher:** I do not think that is covered.

**The Chairman:** If it is not covered, it certainly should be.

[Translation]

**Senator Mercier:** You have identified road transportation as the second most pressing mode in need of improvement. Since more people use roads compared to the air and marine modes, I believe that compliance with road safety is an important issue.

We have trucks on the highways hauling one or two trailers. We have vehicles that are nearly 200 feet long passing us or pulling up along side of us; with the wind, it is not easy for motorists to hold the road. Moreover, the number of trucks on the highway is

M. Boucher vient de me rappeler que nous sommes des facilitateurs. Essentiellement, nous fournissons des fonds pour faire en sorte que cette harmonisation se réalise.

**Le président:** Le gouvernement fédéral ou le Conseil canadien des normes a-t-il réfléchi à la possibilité d'établir des normes particulières pour la fabrication des pneus de camion?

Je voyage fréquemment entre Halifax et Ottawa en voiture. Je n'ai même pas idée du nombre de fois où ma vie a été menacée. J'ai été témoin de graves accidents et j'ai vu voler dans les airs des morceaux de caoutchouc qui horrifieraient quiconque se trouverait sur leur passage. Et ces accidents semblent se produire autant en hiver qu'en été.

Chaque province dispose de peut-être 30 ou 40 petits camions dont l'effectif a pour seule tâche de ramasser les morceaux de pneus de camion le long des autoroutes. Les conditions de conduite dangereuses sur les autoroutes canadiennes sont en grande partie attribuables à ces pneus qui éclatent à tous moments.

Faites-vous quelque chose à ce sujet? La déréglementation existe depuis quelques années maintenant. Nous avons vu les expéditions de détail passer complètement du transport ferroviaire au camionnage. Tôt ou tard, soit les camions soit les voitures devront sortir de la route transcanadienne et je ne sais lequel des deux ce sera. Cette situation fait actuellement l'objet d'un examen un peu partout.

C'est une des raisons pour lesquelles je me laisse assez volontiers chasser de la route principale. Si je ne l'emprunte plus, ce n'est pas parce que j'aime passer par les petites villes — aussi jolies et pittoresques soient-elles —, mais bien parce que j'ai peur des pneus de camion qui éclatent.

Y a-t-il des normes que l'on pourrait revoir? Je suppose que le problème vient des pneus rechapés. Pourriez-vous nous éclairer un peu là-dessus?

**M. Jackson:** Notre rôle se cantonne principalement aux nouveaux véhicules et aux normes de fabrication d'origine. Nos normes à l'intention des fabricants concernent ces véhicules.

Une fois sur la route, les véhicules relèvent des gouvernements provinciaux, qui doivent veiller à ce qu'ils soient toujours en bon état de marche. Je ne sais pas si le Code national de sécurité traite précisément, parmi tous les sujets qu'il couvre, de la question des pneus, des roues, et cetera. Nous pouvons certainement vérifier si cet aspect est abordé quelque part dans le code.

**M. Boucher:** Je ne pense pas qu'il le soit.

**Le président:** S'il ne l'est pas, il devrait certainement l'être.

[Français]

**Le sénateur Mercier:** Vous avez classé le service routier comme deuxième point au niveau des améliorations à apporter. Comme il y a plus de monde qui utilise le transport routier, en comparaison au transport aérien et maritime, je pense que c'est nécessaire que la sécurité routière soit bien respectée.

Nous voyons des camions transportant une ou deux remorques, cela donne à peu près 200 pieds de véhicule à doubler ou qui nous accostent; avec le vent, en doublant, ce n'est pas facile de bien tenir la route. Et plus ça va, plus ça augmente. Il n'y a pas de



increasing, as is the size of the vehicles. Large, heavily loaded tractor-trailers weigh a great deal and the highways are not very safe. Often, we see come across signs indicating that the highway is monitored by helicopters. I am on the road a great deal and I have never seen a helicopter yet determine that a driver was speeding.

Furthermore, truck weigh stations are not stringent enough. After the sixth or seventh truck, the official grows impatient. The same truck may stop at another scale and in response to questions, the driver says that he has not been fined, when in fact he was fined at a previous inspection point. This system has some shortcomings. We do not feel safe on the roads with these behemoths, because they are neither regulated nor monitored. Will the situation improve or worsen? In some areas, heavy loads pose a serious threat and this is an extremely important concern today. When we consider the number of vehicles sold, that is 17 million plus 3,200 trucks or carriers, and these are registered ones, this is not an indication of real numbers. Can anything be done to improve safety at this level?

[English]

**Mr. Jackson:** Again, the principal area of responsibility for what you have described, senator, is provincial. Our ability to facilitate, encourage, fund and provide for a better safety regime is something for which we are constantly striving to improve.

As you go through your study and talk to the other jurisdictions, you will discover that a large number of initiatives are underway. The provinces are not idly watching this situation go on. They are taking steps. It is important, as the federal government, with an interprovincial responsibility to see trucking safety enhanced, that we reinforce our efforts.

Unfortunately or fortunately, it is not solely our responsibility.

**Senator Bacon:** There will be more shortlines developing over the next few years as the major railway companies give up some of their lines.

Is there a federal responsibility of regular inspection or spot-check inspection?

**Mr. Jackson:** We do inspect some shortlines, senator. Others are a provincial responsibility. Many of the provinces, however, are following our standards. We are working with them to ensure that we make the most efficient use of inspection resources and so on.

As you can appreciate, some provinces where shortlines may be appearing may not have any other provincially regulated rail lines, so they are not equipped to deal with a shortline. We then enter into an administrative arrangement with the province to do it on their behalf. Even though it is a provincially regulated entity, we will do it for them. We stand ready to take that on if the provinces are not equipped to do it themselves, however, we do work with

diminution, on en voit toujours de plus gros. De grosses remorques chargées, c'est lourd. Ce n'est pas très sécuritaire sur la route. Nous voyons souvent des panneaux où il est écrit «Surveillé par hélicoptère». Je voyage passablement et je n'ai jamais vu d'hélicoptère encore qui ait établi qu'un conducteur allait trop vite.

Également, aux balances où l'on pèse les camions, que cela soit pour le dégel ou pour une route de vérification, ces postes ne sont pas assez sévères. Le gars, au bout du sixième ou septième camion qui est passé, devient impatient. On retrouve le même camion arrêté à une autre balance et, en posant des questions, on se fait répondre que le conducteur n'a pas eu d'infraction, et à l'autre point d'inspection on lui en avait donné une. Il y a un manque à ce niveau. Nous ne nous sentons pas en sécurité sur les routes avec ces monstres, parce que les routes ne sont ni régies ni surveillées. Est-ce que cela va s'améliorer ou continuer à augmenter? Il y a des endroits où le transport lourd est excessivement dangereux, et c'est primordial aujourd'hui. Si nous regardons le nombre de véhicules vendus, qui est de 17 millions plus 3 200 camions ou transporteurs, et il s'agit de ceux enregistrés, cela ne représente pas le nombre réel existant. La sécurité peut-elle être augmentée à ces niveaux?

[Traduction]

**M. Jackson:** Là encore, les aspects que vous avez soulevés relèvent principalement des gouvernements provinciaux, sénateur. Nous nous efforçons sans cesse quant à nous d'améliorer notre capacité de faciliter, de favoriser, de financer et d'assurer une meilleure sécurité.

À mesure que vous avancerez dans votre étude et que vous discuterez avec des représentants provinciaux, vous découvrirez qu'un grand nombre de projets sont en cours. Les gouvernements provinciaux ne se contentent pas de regarder la situation les bras croisés. Ils agissent. Il importe que le gouvernement fédéral multiplie ses efforts, lui qui doit voir avec les provinces à améliorer la sécurité du transport par camion.

Heureusement ou malheureusement, nous ne sommes pas seuls à avoir compétence dans ce domaine.

**Le sénateur Bacon:** On verra apparaître de plus en plus de lignes secondaires dans les années à venir au fur et à mesure que les grandes compagnies ferroviaires se départiront de certaines lignes.

Est-ce que les vérifications à intervalles réguliers ou ponctuelles sont faites par le gouvernement fédéral?

**M. Jackson:** Nous vérifions bel et bien certaines lignes secondaires, sénateur. Les autres le sont par les provinces, dont bon nombre suivent nos normes. Nous travaillons avec elles pour faire le meilleur usage possible des ressources destinées aux inspections entre autres.

Comme vous le devinez, certaines provinces où des lignes secondaires apparaîtront n'auront peut-être pas déjà des lignes ferroviaires sous leur réglementation. Elles ne seront pas donc prêtes à s'occuper d'une ligne secondaire. Nous passerons alors avec elles des ententes administratives pour le faire à leur place. Nous le ferons même si le transport ferroviaire est de compétence provinciale. Nous nous tenons prêts à assumer cette tâche si les

them to ensure that a consistent level of standards is being applied to the short lines.

**Senator Bacon:** Are the same standards applied in all provinces?

**Mr. Jackson:** We would be working to see that the provisions of the Railway Safety Act and the level of safety in that legislation is provided.

**Senator Adams:** Is Transport Canada solely responsible for the TransCanada highway? Sometimes municipalities are responsible for maintenance and snow removal. How much control do you have over safety on the highways?

**Mr. Jackson:** In terms of the construction of roads and ensuring that the highways are in good shape, the federal government does have a program through which it has been investing in highways over the years. I do not know what the plans are for the future with regard to whether that will continue to be the case.

**Senator Adams:** Near Ottawa there are two highways; the 417 and the 401. Is the 401 the TransCanada?

**Mr. Jackson:** The 401 is provincial as well.

**Senator Adams:** So the Department of Transport has no control over safety on provincial highways?

**Mr. Jackson:** No.

**The Chairman:** Mr. Jackson, could your department make available to the chair copies of the regulatory reforms which were tabled on October 10; the Canadian aviation regulations, as well as some literature, if you have it, on flight and duty time regulations?

Perhaps we should look as well at aircraft fire fighting regulations. I assumed that as we moved the administration and operation of airports to the private sector we would be looking at the transfer of the fire fighting facilities and capabilities of the airport to the most appropriate municipality, usually the one in which the airport is located. Am I correct in assuming that? If so, do you have any data on the relationship between responses at airports and crashes on airport property or within access of that facility? I know that we will be spending some time considering that issue.

**Mr. Jackson:** The data is very interesting, senator.

We will be happy to make available to you the new aviation regulations. We will also provide you with some information on flight and duty time.

With respect to airport fire fighting, we have not had regulations up until now because we owned and operated airports and operated fire fighting services. As we devolve airports, we need regulations to establish what the airport operator must provide. We are in the early stages of that process. We do not have

provinces ne sont pas en mesure de le faire elles-mêmes, mais nous travaillons avec elles pour être sûrs que les lignes secondaires bénéficient toutes du même niveau de normes.

**Le sénateur Bacon:** Les provinces appliquent-elles toutes des normes identiques?

**M. Jackson:** Nous allons faire en sorte que les dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire et le niveau de sécurité garanti par cette loi soient appliquées.

**Le sénateur Adams:** Transports Canada est-il seul à avoir compétence sur la route transcanadienne? L'entretien et le déneigement incombent parfois aux municipalités. Jusqu'où va votre droit de regard sur la sécurité des routes?

**M. Jackson:** Le gouvernement fédéral a un programme de construction et d'entretien des routes dans lequel il investit depuis des années. Je ne sais pas si on compte le maintenir dans l'avenir.

**Le sénateur Adams:** Deux grandes routes passent près d'Ottawa: la 417 et la 401. La 401 fait-elle partie de la Transcanadienne?

**M. Jackson:** La 401 est une route provinciale elle aussi.

**Le sénateur Adams:** Ainsi donc, Transports Canada n'a aucun droit de regard sur la sécurité des routes provinciales?

**M. Jackson:** Non.

**Le président:** Monsieur Jackson, votre ministère pourrait-il me fournir des copies de la version réformée du règlement, c'est-à-dire du Règlement de l'aviation canadien, qui a été déposée le 10 octobre. Pourrait-il aussi me remettre un peu de documentation, s'il en a, sur les règlements relatifs aux heures de vol et de service?

Peut-être devrions-nous aussi nous pencher sur les règlements relatifs à la lutte des incendies des aéronefs. Étant donné que l'administration et l'exploitation des aéroports ont été confiés au secteur privé, je suppose que nous nous intéresserons aux installations et aux moyens dont les aéroports sont dotés pour lutter contre ces incendies. Les installations et les moyens ont été confiés aux municipalités les mieux placées pour intervenir, habituellement celles où se trouvent les aéroports. Ai-je raison de penser cela? Si oui, avez-vous des données sur les opérations d'intervention dans les aéroports et sur les écrasements d'avion qui se sont produits sur des terrains ou dans des zones d'approche d'aéroport? Je sais que nous allons consacrer un peu de temps à cette question.

**M. Jackson:** Les données sont très intéressantes, sénateur.

Nous serons heureux de vous procurer le nouveau règlement de l'aviation. Nous vous fournirons aussi des données sur les heures de vol et de service.

En ce qui concerne la lutte des incendies dans les aéroports, il n'existait pas de règlements jusqu'à présent parce que c'était nous qui possédions et exploitions les aéroports et qui administrions les services de lutte contre les incendies. Maintenant que les aéroports sont transférés à d'autres, il nous faut établir des règlements pour



government draft regulations which have gone public, but as soon as we have something, we will make that, and the data which goes with that, available to you. That should be within the next month.

**The Chairman:** We would certainly appreciate that.

I again remind you that some of us are very concerned about the National Aeronautics Act and the Marine Act. Your minister had very warm words to say in this regard in the Standing Senate Committee on Transport and Communications. I hope that you will take those words to heart and get on with that.

We are delighted that you were able to be with us this afternoon. We look forward to seeing you again from time to time over the next year or so.

The committee adjourned.

---

OTTAWA, Thursday, November 7, 1996

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 12:11 p.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

**Senator J. Michael Forrestall** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** I call the meeting to order. We have a quorum. The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications continues its hearings.

For the benefit of the committee members, I will call upon our colleague Senator Bacon, who is chair of the main committee, and ask her if she would be kind enough to give us a brief report on certain activities in which she was involved earlier today.

**Senator Bacon:** I wish to report that our budget was partly accepted the Internal Economy. The amount of \$144,000 was accepted, and Internal Economy will meet in two weeks and discuss the balance of the budget. I am hopeful that we will have the budget for February 1. I believe that we can start our work and that we have the money we need.

**The Chairman:** Thank you very much.

Our witness is Kenneth Johnson, Executive Director of the Transportation Safety Board of Canada. We welcome him and would invite him to share with us, as frankly as he feels free to do so, some of his views, and then perhaps he will entertain some questions.

**Mr. Kenneth A. Johnson, Executive Director, Transportation Safety Board of Canada:** I am very pleased to be here and to share some of my views. I understood that the committee wished to hear why the safety board came into being, what it is, what it does generally, and what might be some

déterminer tout ce que les exploitants doivent avoir en matière de lutte contre les incendies. Nous avons commencé à y travailler. Aucune ébauche de réglementation gouvernementale n'a été rendue publique, mais dès que nous aurons quelque chose, nous vous le communiquerons ainsi que les données qui l'accompagneront. Cela devrait se faire le mois prochain.

**Le président:** Je vous en saurais certainement gré.

Je vous rappelle que certains d'entre nous sommes très préoccupés par la Loi sur l'aéronautique et la Loi maritime du Canada. Le ministre des Transports a prononcé des paroles très encourageantes à leur sujet devant notre comité. J'espère que vous prendrez ces paroles à coeur et que vous y donnerez suite.

Nous sommes ravis de ce que vous ayez pu venir cet après-midi. Il nous fera très plaisir de vous revoir de temps à autre au cours de l'an prochain ou presque. Merci beaucoup.

La séance est levée.

---

OTTAWA, le jeudi 7 novembre 1996

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 11 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

**Le sénateur J. Michael Forrestall** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président:** La séance est ouverte. Nous avons le quorum. Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications poursuit ses audiences.

Pour l'information des membres du comité, je demanderais à notre collègue, le sénateur Bacon, qui est la présidente du comité principal, d'avoir la gentillesse de nous faire un bref rapport de certaines activités auxquelles elle a participé plus tôt aujourd'hui.

**Le sénateur Bacon:** Je tiens à rapporter que notre budget a été partiellement accepté par la Régie interne. Le montant de 144 000 \$ a été accepté et la Régie interne se réunira dans deux semaines pour discuter du reste du budget. J'espère que nous aurons le budget le 1<sup>er</sup> février. Je crois que nous pouvons commencer notre travail et que nous aurons l'argent dont nous avons besoin.

**Le président:** Je vous remercie.

Notre témoin est Kenneth Johnson, directeur exécutif du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Nous lui souhaitons la bienvenue et nous l'invitons à nous communiquer ses vues, aussi franchement qu'il estime pouvoir le faire. Ensuite, il pourra peut-être répondre à certaines questions.

**M. Kenneth A. Johnson, directeur exécutif, Bureau de la sécurité des transports du Canada:** Je suis très heureux d'être ici et de vous communiquer certaines de mes vues. Je crois comprendre que le comité voulait connaître la raison d'être du Bureau de la sécurité, son rôle, et certains problèmes que nous

problems that we have. I have therefore designed the presentation based on that understanding.

I have quite a bit of text to leave with you, so we can probably go through the overheads quite quickly. I do not have any difficulty in taking questions at any time during the course of what I am saying. I would be more than happy to give my views as frankly as I can and to answer anything that I can.

The first matter is the question of why the board was established. Simply, it was to advance transportation safety and to increase and maintain public confidence in the transportation safety system by ensuring that there was in place some sort of organization that was independent, that reported publicly, that was free of conflicts of interest, and that was particularly separated from the regulatory agencies.

It was also very much, I think, the intent of Parliament to ensure that accidents in the four federally regulated modes of transportation would be treated consistently and that Canadians, when they read a report regarding an aviation or marine or pipeline accident, would be able to look at that report and have confidence that each problem was analyzed with the same degree of independence, the same degree of technical skill, and the same degree of objectivity.

How did the board come into being? There was a long series of efforts by successive federal governments. As public opinion grew, the need for the board was seen to grow.

What is really significant and unique to Canada is the focus in our statute on finding safety deficiencies rather than finding the cause of accidents one at a time. The philosophical approach here is to find what is wrong with the system, to look for the systemic problems. While we do tend, for the most part, to investigate accidents one at a time, we try to find the systemic problems rather than the cause of a specific accident. I believe that has put us out in front of most nations. Some nations, such as the United States, do some of this, but we are the only country that focuses primarily on it.

There was recognition that there is an inherent conflict of interest when the department or agency that regulates and operates parts of the system also investigated the failures in it.

**The Chairman:** I thought I had put forward a good private member's bill.

**Mr. Johnson:** I was going to touch on that. I remember that one well.

There was also a general recognition of the need for credible, objective analysis of the failures in the system. That grew gradually in the minds of the public as we had increasingly expensive vehicles, a more complex system, and more litigation surrounding everything that we did.

pourrions avoir. J'ai par conséquent conçu cette présentation en fonction de ces aspects.

Comme j'ai pas mal de documentation à vous laisser, nous pourrions probablement parcourir les diapositives assez rapidement. Si vous voulez me poser des questions pendant ma présentation, je me ferai un plaisir d'y répondre. Je serai très heureux de vous communiquer mes vues aussi franchement que je le peux et de répondre de mon mieux à vos questions.

J'aborderai d'abord la raison d'être du bureau. Le bureau a été mis sur pied pour promouvoir la sécurité des transports et accroître et maintenir la confiance du public dans le système de sécurité des transports grâce à l'existence d'un organisme indépendant qui n'est pas en situation de conflit d'intérêts, chargé de publier des rapports et qui est distinct des organismes de réglementation.

Je crois également que le Parlement tenait à s'assurer que les accidents qui surviennent dans les quatre modes de transport réglementés par le gouvernement fédéral sont traités de façon cohérente et que les Canadiens, lorsqu'ils prennent connaissance d'un rapport concernant un accident d'avion, de navire ou de pipeline, ont la certitude que chaque problème a été analysé avec le même degré d'indépendance, de compétence technique et d'objectivité.

Comment le bureau a-t-il vu le jour? La création du bureau est le résultat d'une longue série d'efforts par les gouvernements fédéraux qui se sont succédé. L'opinion publique se faisant de plus en plus pressante, la création du bureau a semblé de plus en plus nécessaire.

Un aspect particulièrement important par lequel le Canada se démarque, c'est que nos lois mettent l'accent sur les lacunes en matière de sécurité plutôt que sur la cause de chaque accident. On part du principe qu'il faut déterminer ce qui ne va pas dans le système et repérer les problèmes systémiques. Bien que nous ayons surtout tendance à enquêter sur chaque accident, nous nous efforçons de déterminer quels sont les problèmes systémiques plutôt que la cause d'un accident en particulier. Je crois que sur cet aspect, nous sommes en avance sur la plupart des autres pays. C'est ce que font dans une certaine mesure certains pays comme les États-Unis mais nous sommes le seul pays à mettre principalement l'accent sur cet aspect.

On a reconnu l'existence d'un conflit d'intérêts inhérent lorsque le ministère ou l'organisme qui réglemente et administre des parties du système fait également enquête sur ses lacunes.

**Le président:** Je croyais avoir présenté un bon projet de loi d'initiative parlementaire.

**M. Johnson:** J'allais le mentionner. Je m'en souviens bien.

On a également reconnu de façon générale qu'il fallait pouvoir analyser de façon crédible et objective les lacunes du système. C'est la constatation à laquelle le public est graduellement arrivé au fur et à mesure que nous avions des véhicules de plus en plus coûteux, un système plus complexe et de plus en plus de litiges entourant tout ce que nous faisons.



We started to get serious about this in approximately 1972, and General McLearn did a study and recommended independent accident investigation organizations. The Americans took their Aviation Safety Board and expanded its mandate and developed the National Transportation Safety Board in 1974. There was federal government acceptance of the need for arrangements for independent investigation in this country, and consultation started seriously in about 1975.

In 1976, the Aircraft Accident Review Board was established. It was informally constituted by the Minister of Transport. They were paid by him and they reported to him, but they were expected to review the work of the internal air accident investigation organization and be as independent as they could. It was a very large step. It worked quite well, but it was not where the government wanted to end up.

In 1979, Bill C-40 was introduced to establish a commissioner of transportation investigation to look at all modes of transportation and to deal with fatal accidents, and that seemed at that time to be the right place to start. There were then various private members bills. Senator Forrestall referred to one he introduced when he was in the other house.

Public concern started to increase with things like the Pacific Western accident at Cranbrook, the explanation for that and whether people hiding things and destroying information, and so on. There were others. There was one at Frobisher Bay where there was some question about the reliability of navigation signals. More and more, the public was saying, "How can we be sure that the regulator who is also investigating this is telling us everything?" We then had the Dubin Commission of inquiry, which followed largely from Cranbrook. It released the first volume of its report in 1981, and that led to the establishment of the Aviation Safety Board.

A number of other things happened close to that time. There was the big derailment and the evacuation of much of Mississauga and the Grange Commission which urged an independent accident investigation function. There was the oil rig off the East Coast, the Ocean Ranger. The Hickman Inquiry saw the need for independent investigation. Bernard Deschênes did a study on marine casualty investigation and recommended an independent marine accident investigation authority, and farther recommended that it should be attached to the Aviation Safety Board which was about to come into being. He ended up as the first chairman of the Aviation Safety Board and was well committed to the principles of multi-modal accident investigation.

Nous avons commencé à envisager sérieusement cette initiative aux alentours de 1972 et l'étude McLearn a recommandé la création d'organismes indépendants, chargés de faire enquête sur les accidents. Les Américains ont élargi le mandat de leur Bureau de la sécurité aérienne et ont mis au point le Bureau national de la sécurité des transports en 1974. Le gouvernement fédéral a reconnu qu'il fallait prévoir des mécanismes permettant d'effectuer des enquêtes indépendantes au pays et vers 1975, des consultations sérieuses ont débuté.

En 1976, le Comité de révision des accidents d'aviation a été constitué de façon informelle par le ministre des Transports. Ce comité, rémunéré par le ministre et chargé de lui faire rapport, devait examiner le travail de l'organisation interne d'enquête sur les accidents aériens et agir de façon aussi indépendante que possible. C'était un pas énorme. Ce mécanisme a assez bien fonctionné mais ne correspondait pas exactement à ce que voulait le gouvernement.

En 1979, le projet de loi C-40 a été présenté afin de permettre la création d'un poste de commissaire des enquêtes sur les accidents de transport, chargé d'examiner tous les modes de transport et de s'occuper des accidents mortels. À l'époque, cela semblait le moyen tout indiqué par où commencer. Divers projets de loi d'initiative parlementaire ont alors été présentés. Le sénateur Forrestall a fait allusion à celui qu'il a présenté lorsqu'il siégeait dans l'autre chambre.

L'inquiétude du public a commencé à grandir entre autres lors de l'accident de la Pacific Western à Cranbrook, à cause de l'explication qui en a été donnée, de la dissimulation de certains faits, de la destruction d'information et ainsi de suite. D'autres accidents se sont produits, entre autres l'accident de Frobisher Bay où on a mis en doute la fiabilité des signaux de navigation. De plus en plus, le public s'est demandé: «Comment pouvons-nous être sûrs que l'organisme de réglementation qui est également chargé de l'enquête nous dit tout?» Puis, il y a eu la Commission d'enquête Dubin, mise sur pied en grande partie à cause de l'accident de Cranbrook. La commission a publié le premier volume de son rapport en 1981, ce qui a donné lieu à la création du Bureau de la sécurité aérienne.

Environ à la même époque, un certain nombre d'autres accidents se sont produits. Il y a eu le grave accident ferroviaire à Mississauga et l'évacuation d'une bonne partie de la population de l'endroit, à la suite duquel la Commission Grange a préconisé une fonction indépendante d'enquête sur les accidents. Il y a eu le désastre du Ocean Ranger, une installation de forage pétrolier au large de la côte Est. La Commission d'enquête Hickman a jugé qu'une enquête indépendante s'imposait. Bernard Deschênes a fait une étude des enquêtes sur les sinistres maritimes et a recommandé la création d'une instance indépendante d'enquête sur les accidents maritimes. Il a de plus recommandé que cette instance soit rattachée au Bureau de la sécurité aérienne qui était sur le point d'être créé. Il est devenu le premier président du Bureau de la sécurité aérienne et a pris un engagement ferme envers les principes de l'enquête sur les accidents en matière de transport multimodal.

The Aviation Safety Board legislation was introduced and passed in 1983. Thirteen years ago, it was fairly progressive legislation. It took many of the principles that were contained in Bill C-40, followed very closely recommendations made by Justice Dubin, and introduced some notions of privilege for certain kinds of information and a number of things which would encourage people to bring information forward quickly and without fear of what they might say falling into other processes. It did a great deal to separate the accident investigation activities from all the court processes, civil litigation, and the other things that go on.

There was then the Hinton railway accident and the Foisy inquiry and more recommendations for independent accident investigation such as the Nielsen task force. All of this led to the government, in 1986, deciding that the time had come to establish a multi-modal accident investigation authority for Canada. It was generally pleased with the progress that was made by the Aviation Safety Board that had been created by Parliament and set out to do something somewhat similar. Some emphasis was given to the process when economic and regulatory reform was introduced, and many people were saying, "We have all this freedom to move stuff. What will happen to safety?" That certainly gave a push.

As a result primarily of the accident at Gander and the mix of that with an unhappy coming together of a group of people who happened to be on the board, we got into all sorts of disputes about Gander, and public confidence was starting to erode. That encouraged the government and Parliament to move more quickly with the multi-modal transportation safety board, which we now have.

The present board was established in 1990, based on the same principles that had been put in place in the aviation legislation.

For aviation, coming into the new board meant working together with people in other modes of transportation. For the rest of the transportation community, it was a new approach. The pipeline investigations had always been conducted by the National Energy Board. There had been a good relationship there. They understood it, and there was some question as to why it should be changed. Traditionally, marine accident investigation had been a very court-like procedure where the investigations were conducted and the results often were discipline to crews and removal of privileges and all that sort of thing.

The approach of having something that did not deal with blame, that dealt with trying to determine the weaknesses in the system, that tried to make recommendations to fix the system rather than point fingers at the people involved was quite revolutionary. I do not think we realized how revolutionary it was until we tried to put it into practice. We found that, for example, in the marine community, we were doing something different than any other nation. We are absolutely convinced that it is right. We are seeing

La Loi sur le Bureau de la sécurité aérienne a été présentée et adoptée en 1983. Il y a 13 ans, il s'agissait d'une loi assez progressiste. Elle a repris un grand nombre des principes énoncés dans le projet de loi C-40, a suivi de très près les recommandations formulées par le juge Dubin et a introduit des notions de privilège pour certains types de renseignements et un certain nombre de mesures propres à encourager les gens à produire rapidement de l'information sans craindre que leurs propos soient récupérés par d'autres processus. Cette loi a grandement contribué à séparer les activités d'enquête sur les accidents de toutes les procédures juridiques, les litiges civils et ainsi de suite.

Puis il y a eu l'accident ferroviaire de Hinton et l'enquête Foisy et d'autres recommandations préconisant une fonction d'enquête indépendante sur les accidents, comme le groupe de travail Nielsen. Tout cela a amené le gouvernement, en 1986, à décider que le moment était venu d'établir au Canada une instance multimodale d'enquête sur les accidents. Il était satisfait dans l'ensemble des progrès réalisés par le Bureau de la sécurité aérienne créé par le Parlement et a entrepris de mettre sur pied une instance similaire. Le processus a reçu une impulsion particulière au moment de la réforme économique et réglementaire puisque la libéralisation du secteur des transports en a amené certains à s'interroger sur ses conséquences sur le plan de la sécurité. Cela a certainement donné une impulsion au processus.

L'accident à Gander a créé de la dissension au sein du bureau et la confiance du public a commencé à diminuer. Cela a incité les gouvernements et le Parlement à accélérer les démarches pour mettre sur pied le Bureau de la sécurité du transport multimodal qui existe actuellement.

Le bureau actuel a été mis sur pied en 1990 en fonction des mêmes principes qui avaient été prévus par la législation sur l'aviation.

Pour le secteur de l'aviation, la création de ce nouveau bureau signifiait travailler avec des membres de tous les autres modes de transport. Pour le reste du secteur des transports, il s'agissait d'une nouvelle approche. Les enquêtes sur les pipelines avaient toujours été faites par l'Office national de l'énergie, avec qui les relations avaient été bonnes. Ils ont compris de quoi il s'agissait mais se sont interrogés sur la raison d'être de ce changement. Traditionnellement, les enquêtes sur les accidents maritimes avaient plutôt l'allure de procès, c'est-à-dire qu'à l'issue de l'enquête, on imposait des sanctions aux équipages et on leur retirait leurs privilèges, entre autres choses.

Comme cette nouvelle approche consistait non pas à trouver des fautifs mais plutôt à tâcher de déterminer les lacunes du système, de formuler des recommandations pour l'améliorer plutôt que montrer du doigt les personnes en cause, elle était assez révolutionnaire. Je ne crois pas que nous nous sommes rendu compte à quel point elle était révolutionnaire jusqu'à ce que nous ayons essayé de la mettre en pratique. Nous avons constaté par exemple que dans le secteur maritime, il s'agissait d'une approche



it make good progress, but it is definitely pioneer work and definitely not easy work.

The basic principles are to ensure that we have that separation of the regulatory activities from the accident investigation functions to avoid conflict of interest, to make findings as to causes and contributing factors, and to identify safety deficiencies and then make recommendations aimed at those safety deficiencies. We have made a big philosophical leap in Canada where we are not aiming at a cause or a probable cause. We are looking at those things around the cause that will help us say what is wrong with or what is weak in the system. The recommendations do not deal with the cause of a specific accident but rather what is systemic. We are convinced that this is the right approach and that it is quite effective. Specifically, the purpose of the board is not to find fault or liability.

**The Chairman:** That remains the function of the courts.

**Mr. Johnson:** The courts and the regulatory agencies, yes.

Those who come before us come with a different view of what they should be doing, and I will get into that later. While their statements to us are not entirely protected, they are well protected. Discipline will not come to them from what they say, so they will say different things to us than they would to the regulator who might in the past have investigated the accident and at the same time had the other job to do.

The legislation improved the processes. It is more open than it ever was. There are built-in procedural fairness requirements, which I will get into later. The new approach means that there are fewer reports and fewer investigations. We are looking for the things that have some sign of giving a safety pay-off and getting into those in much more depth.

For example, when we were the air board, we did approximately 700 aviation investigations a year. Now, for the four modes combined, we probably do about 200, but we do them in much more depth, and we believe we are getting closer to those things that are wrong with the system.

**The Chairman:** This is very vital to understanding the role of the board. Would you explain how you meet when you are in a closed or an open, public venue?

**Mr. Johnson:** Most things that the board does are open. Most activities of the investigators are open. The only things that are not open are those things that Parliament decided the opening of which would prevent people from being as forthcoming.

When we interview witnesses, the witness statements are protected.

When there is a cockpit voice recorder on an aircraft, that recording is protected. Pilots are not free to turn it off and on. It is there and running as soon as they turn the battery on.

tout à fait différente de celle adoptée par les autres pays. Nous sommes absolument convaincus d'être sur la bonne voie. Nous constatons de réels progrès mais il s'agit vraiment d'un travail de pionnier, qui est loin d'être facile.

Les principes fondamentaux consistent à s'assurer que les activités de réglementation sont distinctes des fonctions d'enquête sur les accidents afin d'éviter les conflits d'intérêts, d'en établir les causes et les facteurs contributifs, et de déterminer les lacunes en matière de sécurité, puis de formuler des recommandations pour y remédier. Nous avons fait un énorme bond sur le plan philosophique au Canada en ne cherchant pas à déterminer une cause ou une cause probable. Nous examinons tout ce qui entoure la cause et qui nous permettra de déterminer ce qui cloche dans le système. Les recommandations ne portent pas sur la cause d'un accident particulier mais plutôt sur les aspects systémiques. Nous sommes convaincus que c'est l'approche qui convient et qu'elle est très efficace. L'objectif du bureau n'est pas de trouver un fautif, ni un responsable.

**Le président:** Cela demeure la fonction des tribunaux.

**M. Johnson:** Les tribunaux et les organismes de réglementation, effectivement.

Ceux qui se présentent devant nous ont une opinion différente de ce qu'ils doivent faire et j'en parlerai plus tard. Bien que les déclarations qu'ils nous font ne sont pas entièrement protégées, elles sont bien protégées. Comme les déclarations qu'ils nous présentent n'entraîneront pas de sanctions, ils nous donneront des renseignements différents de ceux qu'ils fourniraient à l'organisme de réglementation qui, par le passé, aurait enquêté sur l'accident tout en exerçant son autre fonction.

La loi a amélioré les processus. Ils sont plus ouverts que jamais. Des exigences en matière d'équité procédurale y sont prévues, que j'aborderai plus tard. Cette nouvelle approche signifie qu'il y aura moins de rapports et moins d'enquêtes. Nous voulons examiner les aspects qui sont susceptibles d'améliorer la sécurité et nous voulons les étudier de façon beaucoup plus approfondie.

Par exemple, à l'époque du Bureau de l'aviation, nous faisons environ 700 enquêtes sur la sécurité aérienne par année. Maintenant, pour les quatre modes réunis, nous en faisons probablement 200 mais de façon beaucoup plus approfondie et nous estimons mieux repérer les lacunes du système.

**Le président:** Cela est indispensable pour comprendre le rôle du bureau. Pourriez-vous nous expliquer comment se passent vos réunions, sont-elles privées ou ouvertes, publiques?

**M. Johnson:** La plupart des activités du bureau sont ouvertes. La plupart des activités des enquêteurs sont ouvertes. Les seules choses qui ne le sont pas sont celles qui de l'avis du Parlement ne disposeraient pas les gens à parler.

Lorsque nous interrogeons des témoins, leurs déclarations sont protégées.

Lorsqu'il y a un enregistreur de conversations de poste de pilotage à bord d'un avion, cet enregistrement est protégé. Les pilotes n'ont pas la possibilité de fermer et d'ouvrir l'enregistreur. Dès qu'ils mettent l'appareil en marche, l'enregistreur se déclenche.

There is some protection given to recordings made of things like communications between air traffic controllers and pilots in the air, as well as train traffic controllers and train engines. Those are all broadcast and received by the crew. They are available at some stage, but there is significantly less protection.

There is protection for medical information. We do have the right to require medical examinations within some limits, and that information is very well protected.

As we do our work, generally you could say that people are pretty much free to look over our shoulders and watch us at work, but we do the work and keep it independent. Some of the analysis we do quite close to our chests. When the report is completed, we send a confidential draft to those with an interest in the findings to try to ensure that the wording is accurate, as well as in the interests of fairness to determine that whatever we may have said about someone or their actions is accurate. They are given an opportunity to make representations. When the board has received and considered those representations, it puts out its final public report.

The objective is set out clearly in the statute, and it is advancing transportation safety in the modes. We are asked to conduct independent investigations and inquiries into transportation occurrences, and we have gone through the making of findings, reporting publicly, identifying safety deficiencies, making recommendations and conducting studies and special investigations on matters related to safety. That gives us a mandate that is pretty clear and that we understand well. We also find others understand the mandate quite well.

It is not the function of the board to assign fault or liability. It is also clear that just because fault or liability might be inferred from what we have to say, we will not stop saying what we need to say. We do not have a great amount of difficulty in saying what we need to say without inferring fault or liability.

**The Chairman:** Could you inject a word or two about the process involved in deciding what you will and will not look at?

**Mr. Johnson:** Yes. That is one of the more challenging parts of the whole exercise. The board has, by statute, a policy on what things it will investigate and what classes. It takes them from larger to smaller things, in general.

The basic criteria for deciding whether we investigate or not include, first, whether it looks like there will be some safety pay-off. Is this a new model of aircraft which seems to have had an aerial break-up and there might be a structural problem? Whatever it might be, has there been a great change in the structure? Is it something that the government used to regulate and has now been moved out to the private sector like NAVCAN? For those elements where it looks like there is something new, there may be some safety pay-off. The degree of public concern that has

On protège jusqu'à un certain point les enregistrements, comme les communications entre les contrôleurs de la circulation aérienne et les pilotes en vol, ainsi que les contrôleurs de la circulation ferroviaire et les chauffeurs de locomotives. Toutes ces communications sont diffusées et reçues par l'équipage. Elles sont disponibles à un certain stade mais elles sont beaucoup moins protégées.

Les renseignements médicaux sont également protégés. Nous avons le droit d'exiger des examens médicaux dans certaines limites et cette information est très bien protégée.

Dans le cadre de notre travail, on peut dire en général que les gens sont assez libres d'observer ce que nous faisons mais nous faisons notre travail et nous le faisons de façon indépendante. Certaines des analyses que nous effectuons sont assez confidentielles. Une fois le rapport terminé, nous en envoyons une version confidentielle à ceux que les constatations intéressent afin de nous assurer que le libellé est exact et par souci d'équité, afin d'être sûrs que nos déclarations concernant une personne ou ses actions sont exactes. Nous leur donnons l'occasion de faire des représentations. Une fois que le bureau en a pris connaissance, il publie la version définitive de son rapport public.

L'objectif est clairement énoncé dans la loi: il s'agit de promouvoir la sécurité du transport multimodal. On nous demande de procéder à des enquêtes indépendantes sur des incidents en matière de transport et nous faisons des constatations, nous présentons des rapports publics, nous repérons les lacunes en matière de sécurité, nous formulons des recommandations et nous faisons des études et des enquêtes spéciales sur les questions qui se rattachent à la sécurité. Notre mandat est donc assez clair et nous le comprenons bien. Nous constatons également que les autres comprennent assez bien notre mandat.

Le bureau n'a pas pour fonction d'attribuer le blâme ou la responsabilité. Il est également clair que même si nos déclarations permettent de tirer des conclusions quant à la faute ou à la responsabilité, cela ne nous empêchera pas de dire ce que nous avons à dire. Nous n'avons pas beaucoup de difficulté à dire ce que nous avons à dire sans tirer de conclusion quant à la faute ou à la responsabilité.

**Le président:** Pourriez-vous nous dire un mot ou deux à propos du processus par lequel vous décidez de ce que vous examinerez et de ce que vous n'examinerez pas?

**M. Johnson:** Oui. C'est l'un des aspects les plus difficiles de tout le processus. Selon la loi, le bureau a une politique régissant le genre de situations sur lesquelles il fera enquête. En général, il peut être appelé à enquêter aussi bien sur des accidents graves que sur des incidents de moindre importance.

Le critère fondamental pour décider si nous ferons enquête ou non consiste dans un premier cas à déterminer si cela permettra d'apporter une certaine amélioration sur le plan de la sécurité. S'agit-il d'un nouveau modèle d'avion qui semble avoir eu des problèmes en vol et pourrait-il s'agir d'un problème structurel? Quel que soit le problème, la structure a-t-elle été considérablement modifiée? Est-ce un aspect qui auparavant était réglementé et qui relève maintenant du secteur privé comme NAVCAN? Lorsqu'il s'agit d'éléments nouveaux, il peut être



been expressed is part of what the board takes into account. If we are working on a problem, whether it is derailments or flight into bad weather, we will look at the investigations in that area until we are satisfied that we have an idea of what is behind that occurrence

**The Chairman:** Is this test applied generally?

**Mr. Johnson:** This test is applied generally. This test is applied by the investigation staff to every report that comes in.

Each day, all of the reports of the occurrences that come to the board are responded to by the staff. The staff response is sent up to the board. The board reviews it and says, "Yes, that looks like it is in accordance with our policy." Occasionally, the board will suggest that we look at something we had determined to not investigate. The system works very well. The delegation is well controlled. The discretion is intelligently exercised.

We have touched upon our mandate to investigate. We can only do things when there has been an occurrence. That is an important distinction. We do not have a fishing licence. We do not go out and jump on someone's airplane and say, "Let us see if you are doing things right." There must be an accident or an incident or what is defined as the third sort of occurrence, a situation or condition which, if the board believes is left unattended, could lead to an incident or an accident. It is quite a broad mandate, but there must be some sign of something not right before we have the mandate to go out and investigate.

**The Chairman:** I realize you do not go looking, but should you?

**Mr. Johnson:** I do not think so.

**The Chairman:** Could you tell us why?

**Mr. Johnson:** Yes. The regulatory agencies have the responsibility for establishing the regulatory framework and for managing it on a day-to-day basis. Philosophically, we were put into place to analyze the failures in the system. We were not put in place to audit the work of the regulatory agency on a regular basis. It could be philosophically different. It works well this way.

Those who work in the regulatory agencies are generally competent people who are proud of their work and contrite when something goes wrong. If they found us all over them all the time, it would be more difficult to have a professional relationship when there is a failure. Certainly, if we had that mandate, it would mean a much larger organization than we have.

**The Chairman:** You would be back into the potential of conflict?

**Mr. Johnson:** It is possible that we would.

**The Chairman:** We could pursue this for hours. We want you to be as strong and as good as humanly possible. It is a unique instrument. There is nothing like it anywhere else. I did not want

possible d'apporter certaines améliorations sur le plan de la sécurité. Le bureau tient également compte du niveau de préoccupation exprimée par le public. Si nous nous occupons d'un problème, qu'il s'agisse d'un accident ferroviaire ou d'un vol par mauvais temps, nous examinerons les enquêtes dans ce secteur jusqu'à ce que nous arrivions à avoir une bonne idée de ce qui se trouve derrière cet incident.

**Le président:** Ce critère est-il appliqué de façon générale?

**M. Johnson:** Ce critère est appliqué de façon générale. Il est appliqué par les enquêteurs à chaque rapport qu'ils reçoivent.

Chaque jour, tous les rapports d'incidents soumis au bureau sont examinés par le personnel, qui fait connaître sa décision au bureau. Le bureau l'examine et conclut que, «Oui, cette décision est conforme à notre politique.» Il arrive à l'occasion que le bureau propose que nous menions une enquête sur un incident que nous avions décidé de ne pas enquêter. Le système fonctionne très bien. Le processus de délégation est bien contrôlé. Le pouvoir discrétionnaire est exercé de façon intelligente.

Nous avons parlé du pouvoir que nous avons de mener des enquêtes. Nous pouvons uniquement le faire lorsqu'un incident survient. Nous n'avons pas de permis qui nous permet d'aller à la pêche. Nous ne pouvons pas nous présenter à bord d'un avion et dire, «Voyons si vous faites bien les choses.» Pour que nous puissions mener une enquête, il faut qu'il y ait un accident ou un incident, ou encore une situation dont le bureau a des motifs de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, provoquer un accident ou un incident. Ce mandat est très vaste, mais nous devons avoir une indication que quelque chose ne va pas avant d'instituer une enquête.

**Le président:** Je sais que vous n'allez pas à la pêche, mais devriez-vous le faire?

**M. Johnson:** Je ne le crois pas.

**Le président:** Pourquoi?

**M. Johnson:** Les organismes de réglementation sont chargés d'établir le cadre de réglementation et de l'appliquer sur une base quotidienne. En principe, notre bureau a été créé dans le but d'analyser les lacunes du système, et non pas pour surveiller le travail d'un organisme de réglementation. Les choses pourraient être différentes, mais elles fonctionnent très bien comme cela.

Les responsables de la réglementation sont en général des personnes compétentes qui sont fières du travail qu'elles accomplissent et qui sont prêtes à intervenir lorsque quelque chose ne tourne pas rond. Si nous étions constamment sur leur dos, il serait plus difficile d'établir avec eux des rapports professionnels lorsqu'un problème survient. Il est évident que si nous avions le mandat de surveiller ces organismes, notre organisation serait beaucoup plus grande.

**Le président:** Il pourrait y avoir des conflits?

**M. Johnson:** C'est possible.

**Le président:** Nous pourrions discuter de cela pendant des heures. Nous voulons que le bureau soit aussi fort et efficace que possible. C'est un outil unique. Il n'existe rien de comparable dans

you to hesitate if you thought there was something we might be able to do or to address.

**Mr. Johnson:** Do not worry about that.

**The Chairman:** You will let us know.

**Mr. Johnson:** Yes, I will.

**The Chairman:** You have lots of time, and we will have you reappear in three months and ask you the same question.

**Mr. Johnson:** There are some features included in the legislation which are key. Some of those deal with independence. Members are appointed by Governor in Council. The board reports annually to Parliament through the President of the Queen's Privy Council. Therefore, there is not a minister there who might have some other interest.

When we begin an investigation, other federal agencies cannot investigate for the same purpose. We have exclusive jurisdiction when we do investigate.

The role of the Minister of Transport is minimized. At one time, the whole thing was within the minister's jurisdiction. As we moved away from the Aviation Safety Board, we moved quite a long way away, but we did not move all the way. You may recall, senator, that the minister responsible for the Aviation Safety Board was the Minister of Transport. Subsequently, Parliament moved us one step further away.

The minister was concerned, as we were, that the things that we were doing and the things that we learned should not flow through and be used for enforcement purposes. At the same time, if the minister needed to take remedial action, then he should get that information quickly.

Some bits were put into the statute so that the minister would be able to have what was first called a minister's representative on the aviation board. That person had the right to look at witness statements and listen to cockpit voice recordings. They had the right to see anything we did in order to help the minister in those non-enforcement kinds of activities.

That caused some concern in the minds of the people with whom we are dealing. They said, "You tell us this is all straight up and that that fellow will not do anything, but we are not so sure we will tell you everything you might want to know." That was changed somewhat when this statute came into being, and the Minister of Transport was backed out some more.

You are probably aware that in the next while there will be some amendments proposed to the present statute. They will deal further with this sort of thing. I think we are seeing a maturity in the whole system where the regulatory agency has now itself recognized that they are getting from us those things that they need to have in order to take remedial actions. There is no longer a need to have their eyes on every bit of detail that we do. I think the whole thing is maturing in quite a constructive way.

le monde. Vous ne devez pas hésiter à nous dire si nous pouvons faire quelque chose pour vous.

**M. Johnson:** Ne vous inquiétez pas.

**Le président:** Vous nous le ferez savoir.

**M. Johnson:** Oui.

**Le président:** Vous avez beaucoup de temps. Vous serez convoqué à nouveau dans trois mois et nous vous poserons la même question.

**M. Johnson:** La loi renferme des éléments clés. Certains traitent de l'indépendance du bureau. Les membres sont nommés par le gouverneur en conseil. Le bureau fait rapport au Parlement tous les ans par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada. Il n'est donc pas dirigé par un ministre qui pourrait avoir d'autres intérêts à servir.

Lorsque nous mener une enquête sur un accident, les autres organismes fédéraux ne peuvent pas enquêter dans le même but. Nous avons la compétence exclusive dans ce domaine.

Le rôle du ministre des Transports est réduit au minimum. À un moment donné, toutes ces enquêtes relevaient du ministre. Des mesures ont été prises en vue de remplacer le Bureau canadien de la sécurité aérienne par un autre organisme, qui relevait encore, dans une certaine mesure, de la compétence du ministre. Vous vous souviendrez, sénateur, que c'était le ministre des Transports qui était responsable du Bureau de la sécurité aérienne. Le Parlement a par après adopté une loi pour assurer l'indépendance du nouvel organisme.

Le ministre estimait, tout comme nous, que nos enquêtes et nos constatations ne devaient pas servir aux fins d'application des règlements. En même temps, il fallait que ces renseignements soient transmis rapidement au ministre si des mesures correctives s'imposaient.

Certaines dispositions ont été ajoutées à la loi pour que le ministre puisse avoir, au sein du bureau, ce qu'on appelait à l'origine un représentant. Cette personne avait le droit de lire les déclarations des témoins et d'écouter l'enregistrement des conversations de poste de pilotage. Elle avait le droit de jeter un regard sur tout ce que nous faisions dans le but d'aider le ministre à intervenir dans les domaines autres que ceux qui avaient trait à l'application des règlements sur la sécurité.

Cette situation a eu pour effet de préoccuper les organismes qui collaboraient avec nous. Ils nous ont dit: «Vous nous dites que cette personne ne fera rien, mais nous ne savons pas si nous sommes prêts à vous dire tout ce que vous voulez entendre.» L'entrée en vigueur de cette loi-ci a changé un peu les choses et le ministre des Transports a été écarté encore plus du processus.

Vous savez sans doute que des modifications seront proposées à la loi actuelle. Elles traiteront des situations de ce genre. Je crois que le système dans son ensemble a évolué, étant donné que l'organisme de réglementation est maintenant conscient du fait qu'il obtient de nous les renseignements dont il a besoin pour prendre les mesures correctives qui s'imposent. Il n'est plus nécessaire pour lui de jeter un regard sur tout ce que nous faisons. Je pense que le système évolue de façon constructive.



One of the bits in the legislation which I think is extremely enlightened — and I do not think it exists anywhere else — is that when the safety accident investigation agency has a need for information and the regulator has the need for the same information for enforcement purposes or whatever, the needs of the TSB are paramount. Parliament has said that it is far more important to find out what is wrong with the system and to get it safe again than it is to worry about catching someone for an infraction. I think that is an extremely important principle. To my knowledge, I do not think any other country has recognized it.

There are provisions which ensure that the process is as open as it can be. The TSB's reports on its findings following an investigation must be made available to the public. When we start an investigation, we must end up with a public report. There is not any way, therefore, that we can embark on something and decide later that we want to leave something unsaid. We are stuck with it. That gives the public quite a bit of confidence.

When the board makes recommendations and issues reports, the ministers in whose area the activity would fall are required to reply to the board's recommendations within 90 days. They must say what they will do, whether they will accept the recommendation in part or in whole or that they reject it. If they do other than accept it, they are required to say why. This is a very strong obligation on ministers, and it is something which keeps the process quite public.

We have what we call an interested persons process which I described earlier. When the board has a draft report prepared, it sends that draft on a confidential basis to those persons whom the board believes have a direct interest in its findings. They are given an opportunity to make representations on the accuracy of the report and on things that we have said about them. This does much to increase the accuracy of the report.

Of the provisions in our statute about which we hear comments from outside Canada, this is probably the one that the industry and the public in other countries say, "We wish we had this more than anything else." The business of giving the board an opportunity to get its facts straight and to have that bit of fairness before things are made public is highly appreciated.

It also has some risk associated with it because there is the possibility that the board, in that confidential process, could be inappropriately influenced. There are some safeguards by which the board is required to maintain a record of all the representations it has received and of what it does with those representations. It writes back to each person who makes representations saying, "This is what you said, this is what we thought about it, and this is what we will do about it." They get a detailed account. Should we ever be accused of inappropriately changing something, there is a record and a clear path there. Someone from the outside could come in and say, "Yes, you were inappropriately influenced," or "No, you were not." I think it is as good a safeguard as we have been able to find.

Concerning observers, there are provisions which are not terribly difficult whereby someone can become an observer rather than a participant. We have a different philosophy from the United

La loi précise entre autres — et je ne crois pas que cela existe ailleurs —, que lorsque le Bureau de la sécurité des transports a besoin de renseignements et que l'organisme de réglementation a besoin des mêmes renseignements aux fins de l'application des règlements, les besoins du BST priment. Le Parlement a dit qu'il est beaucoup plus important de relever les manquements à la sécurité et de les corriger que de trouver le coupable d'une infraction. Il s'agit là d'un principe très important. À ma connaissance, aucun autre pays ne l'applique.

La loi renferme des dispositions qui permettent de faire en sorte que le processus soit aussi ouvert que possible. Les rapports d'enquête du BST doivent être publiés. Lorsque nous entreprenons une enquête, nous devons produire un rapport qui sera rendu public. Nous ne pouvons donc pas décider, une fois une enquête entamée, de cacher certains renseignements. Nous sommes tenus de nous conformer à ce principe. Cela a pour effet d'accroître la confiance du public.

Lorsque le bureau formule des recommandations et publie des rapports, les ministres responsables du secteur d'activité sont tenus de répondre aux recommandations dans un délai de 90 jours. Ils doivent préciser les mesures qu'ils prendront, s'ils acceptent les recommandations en tout ou en partie, ou s'ils les rejettent. S'ils décident de les rejeter, ils doivent en expliquer les motifs. Les ministres sont astreints à cette obligation. C'est ce qui permet de faire en sorte que le processus reste ouvert.

Il existe ce que j'ai appelé plus tôt une procédure concernant les parties intéressées. Lorsqu'une ébauche de rapport est préparée, le bureau l'envoie, à titre confidentiel, aux personnes qui, à son avis, sont directement intéressées par les conclusions de l'enquête. Ces personnes ont l'occasion de faire des observations sur le rapport et les renseignements qu'il contient à leur sujet. Cela contribue pour beaucoup à l'exactitude du rapport.

Parmi les dispositions qui soulèvent des commentaires à l'étranger, c'est probablement celle-ci qui suscite le plus l'envie de l'industrie et du public dans les autres pays. Le fait que le bureau ait l'occasion de vérifier les faits par souci d'équité avant de rendre son rapport public est un élément hautement prisé.

Cette procédure comporte toutefois certains risques puisque le bureau pourrait, dans le cadre de ce processus, être indûment influencé. Certaines mesures de sauvegarde sont prévues, comme le fait que le bureau soit tenu de consigner tous les renseignements qu'il recueille et d'indiquer comment il traite cette information. Il doit écrire à chaque personne qui lui a fourni des renseignements et lui dire: «Voici ce que vous avez dit, voici ce que nous en pensons, et voici ce que nous comptons faire.» Ces personnes reçoivent un compte rendu détaillé. Si nous sommes accusés d'avoir changé quelque chose, nous avons un compte rendu de tout ce qui a été dit et fait. Quelqu'un de l'extérieur peut nous dire: «Oui, vous avez été indûment influencés», ou «Non, vous ne l'avez pas été». Il s'agit d'une excellente mesure de sauvegarde.

Concernant les observateurs, la loi comporte des dispositions qui ne sont pas tellement difficiles à comprendre et qui permet à une personne d'agir en qualité d'observateur plutôt que de

States and most other accident investigation authorities. The Americans have a good and effective system which they call a party system. On the investigation team are representatives of an engine manufacturer, an aircraft manufacturer, or whatever. We do not do that. We do it with independent professionals. We believe that the objectivity of the investigation is enhanced. The efficiency is not quite what it is in that other system, but, in Canada, we have decided objectivity is more important. We can go to experts on any point on which we want expert advice.

**The Chairman:** Does the manufacturer come in as an interested person or an affected person having different rights in law?

**Mr. Johnson:** For example, if there was engine difficulty with an aircraft or ship, the manufacturer of that engine would be considered a person with a direct interest in the findings of the board. He would receive a confidential draft report and be given the opportunity to make representations. However, they would not participate as a member of the investigation team. They would provide information and drawings. They would provide us with all sorts of things, such as samples of materials that they have used in manufacturing and so forth.

**The Chairman:** Is there provision for an authority on behalf of a class action, for example, in a plane crash, to conduct its own investigation?

**Mr. Johnson:** There is no provision for that. If someone wanted to conduct their own investigation, which is not an investigation by a federal agency, I think they are quite free to do so. Certainly when there are civil claims, people do investigative work following our investigations. Sometimes they do investigative work in parallel with our investigations. Often, when we are through with the wreckage, they will obtain the wreckage from the owner after we have returned it. They will look at it to see if they can find something they do not think we found. Once in a while, they do.

**The Chairman:** That happens, does it?

**Mr. Johnson:** That does happen. That is one of the things that encourages us to be very thorough. We do not like other people finding further things.

The board has the authority to call public inquiries. The kind of public inquiries that have been called since 1983, when the air board was first introduced, have been very technical in nature. The people who have done the speaking have generally been technical people. They have been used as an element of the investigation as opposed to being something in place of the investigation.

Normally, if there were to be a public inquiry, there would be an accident in which there would be a high degree of public interest. The board would begin its regular investigation two or three months into it. The board would bring forth and expose the factual information gathered by the investigators. They would call in the same witnesses that had been interviewed by the investigators and ask them questions publicly. They would ask

participant. Nous appliquons des principes différents de ceux des États-Unis et de la plupart des autres organismes d'enquête. Les Américains ont un système très efficace. Leur équipe d'enquête est composée de représentants du constructeur de moteurs d'avions, d'aéronefs, ou autre. Nous ne procédons pas de la même façon. Notre équipe est composée de spécialistes indépendants. Nous croyons que l'objectivité de l'enquête s'en trouve améliorée. L'efficacité n'est pas la même dans nos systèmes, mais, au Canada, nous avons décidé que l'objectivité est plus importante. Nous pouvons nous adresser à des experts dans n'importe domaine.

**Le président:** Est-ce que le constructeur est considéré comme une personne intéressée ou comme une personne directement visée qui possède des droits différents en vertu de la loi?

**M. Johnson:** Par exemple, si le moteur d'un avion ou d'un navire présentait des défaillances, le constructeur de ce moteur serait considéré comme une personne qui est directement intéressée par les conclusions du bureau. Il recevrait une copie du projet de rapport confidentiel et il aurait l'occasion de faire des observations là-dessus. Toutefois, il ne ferait pas partie de l'équipe d'enquête. Il fournirait des renseignements et des croquis. Il nous communiquerait toutes sortes d'informations, comme des échantillons des matériaux utilisés pour fabriquer le moteur, ainsi de suite.

**Le président:** Y a-t-il une disposition qui autorise la personne qui entreprend un recours collectif dans le cas, par exemple, d'un écrasement d'avion, à mener sa propre enquête?

**M. Johnson:** Non. Si une personne veut mener sa propre enquête, indépendamment de celle d'un organisme fédéral, elle peut le faire. Dans le cas des poursuites civiles, les gens mènent des enquêtes une fois la nôtre terminée. Parfois, ils mènent leur enquête en même temps que la nôtre. Souvent, lorsque nous avons fini d'examiner l'épave d'un avion, ils l'examinent à leur tour pour voir s'ils peuvent trouver quelque chose qui nous a échappé. De temps en temps, ils trouvent quelque chose.

**Le président:** Cela arrive?

**M. Johnson:** Oui. C'est pour cela que nous sommes très minutieux. Nous n'aimons pas que d'autres personnes trouvent de nouveaux indices.

Le bureau a le pouvoir de mener des enquêtes publiques. Les enquêtes réalisées depuis 1983, année où le bureau a été créé, ont été de nature très technique. Les personnes appelées à la barre étaient en général des spécialistes. Ils constituaient un élément de l'enquête et ne visaient pas à remplacer celle-ci.

Habituellement, pour qu'il y ait une enquête publique, il faut que l'accident suscite beaucoup d'intérêt. Le bureau intervient dans le processus deux ou trois mois après le début de l'enquête. Il expose les faits recueillis par les enquêteurs. Il convoque les mêmes témoins et leur pose des questions publiquement. Il sollicite l'avis des intervenants sur le déroulement de l'enquête. Il leur explique ensuite comment l'enquête va se dérouler à partir de



those in attendance for any views they might have on how the investigation has been conducted thus far. They would explain how the investigation was to proceed from that point forward and again ask for views on whether they thought that was complete and comprehensive or whether something else should be done. Then that public process would be shut down, and they would go back to work to produce the confidential draft report and finally the public report.

It is a different sort of public inquiry than Justice Moshansky's inquiry or Justice Dubin's inquiry. It is very similar to what is used in the United States. It seems to be quite effective. It is generally quite short and fairly inexpensive.

I talked a little bit about privileged information, probably as much as I need to. Generally speaking, the more private the nature of the information, the stronger the privilege associated with it. There are tests where people can apply to the courts and see whether the public interest in the administration of justice outweighs the privilege that has been applied.

Several times, people conducting litigation have applied to get our witness statements. We have said, "No, we think that is privileged." It then goes to court, and the judge makes the test. In every case so far, the judge has said — this is not judicial language by any means — "The safety board found those guys and asked them the questions they wanted to ask them. You go find them and ask them your questions." Thus, there has never been an order to make public a statement that we have obtained.

The only circumstances under which I would imagine a judge might make a different determination is if we have talked to a witness, obtained some information, and that person has stepped out and been run over by a bus or something. There would then be no other source on the planet for that information. However, that has not happened. If it were to happen, I do not think it would upset the whole process very much.

**The Chairman:** As long as it was not an interprovincial bus.

**Mr. Johnson:** There are quite a few pieces in the legislation to encourage us or to ensure that we work with other agencies. When we are investigating, other federal agencies cannot investigate for the purpose that we investigate.

I have touched on paramount interest, and I do not think I need to go into that further right now.

In relation to coroners, our jurisdiction overlaps a great deal with that of the coroner. We can require autopsies, and coroners require autopsies. We have been able to deal with the provincial coroners and the territorial coroners in Canada. In some cases, we have signed memoranda of understanding between ourselves and the coroners. In others, we have informal agreements that work very well. There are no problems today.

At the outset, there were serious problems. We could barely walk into the same room together, but we have it all sorted out. We have resolved everything on the basis of letting each other do their job as long as we can do ours. The coroners do tests for us. They do all kinds of things. Our people provide the coroners with

ce moment-là et leur demande s'ils jugent cette procédure adéquate ou si d'autres mesures doivent être prises. Une fois la consultation publique terminée, il s'attaque à la rédaction du rapport confidentiel et ensuite du rapport public.

Cette enquête publique diffère de celle menée par le juge Moshansky ou le juge Dubin. La procédure est presque identique à celle utilisée aux États-Unis. Elle semble être très efficace. En général, l'enquête est menée rapidement et à peu de frais.

J'ai parlé un peu des renseignements confidentiels. Je vous ai dit l'essentiel. En général, plus les renseignements sont confidentiels, plus les privilèges qui y sont associés sont étanches. Il y a des cas où les gens peuvent demander aux tribunaux de voir si l'intérêt public associé à l'administration de la justice l'emporte sur le privilège qui a été accordé.

Il arrive souvent que des avocats demandent à voir les déclarations de nos témoins. Nous leur répondons: «Non, nous estimons que ces renseignements sont confidentiels.» Ils s'adressent donc aux tribunaux, et le juge rend sa décision. Jusqu'ici, dans tous les cas, le juge a répondu — et je m'exprime en termes très simples —, «Le bureau a trouvé ces gens et leur a posé les questions qu'il voulait. Vous n'avez qu'à faire la même chose.» Le tribunal ne nous a jamais ordonné de rendre publics des renseignements que nous avons obtenus.

Le seul cas où, à mon avis, le juge pourrait rendre une décision différente, c'est si nous avons parlé à un témoin, obtenu des renseignements de lui, et que cette personne s'est ensuite fait frapper par un autobus ou un autre véhicule. Il n'y aurait alors aucune autre personne sur la terre qui pourrait nous fournir ces renseignements. Toutefois, cela ne s'est jamais produit. Si cela devait arriver, le processus, selon moi, n'en souffrirait pas beaucoup.

**Le président:** À condition qu'il ne s'agisse pas d'un autobus qui assure le transport entre deux provinces.

**M. Johnson:** Il y a beaucoup de dispositions dans la loi qui mettent l'accent sur la collaboration avec d'autres organismes. Lorsque nous menons des enquêtes, les autres organismes fédéraux ne peuvent entreprendre une enquête dans le même but.

J'ai parlé des intérêts prépondérants, et je ne crois qu'il soit nécessaire d'en dire plus à ce sujet pour l'instant.

En ce qui concerne les coroners, nos activités se recoupent beaucoup. Nous pouvons exiger des autopsies, tout comme eux. Nous avons réussi à établir des rapports de travail avec les coroners au palier provincial et territorial. Dans certains cas, nous avons signé des protocoles d'entente avec eux. Dans d'autres, nous avons conclu des ententes informelles qui fonctionnent très bien. Il n'y a plus aucun problème aujourd'hui.

Au début, par contre, il y en avait beaucoup. Nous avions de la difficulté à nous retrouver ensemble dans la même pièce, mais tout cela est réglé. Nous les laissons faire leur travail, et ils nous laissent faire le nôtre. Les coroners se chargent d'effectuer des examens pour nous. Ils nous rendent toutes sortes de services, et

all kinds of information they need to do their job. Our relationship is quite good.

The police are a little more problematic. The fact that people know information can be made available to the police puts a chill on what they want to tell us. In the legislative amendments that will be coming along, we will try to deal with that. I think we have a good understanding now of what the solicitor general's department wants. In substance, they are saying the same thing as Transport said as the regulator: that when that chill is there, nothing gets on our records, so we do not get it, and they do not have anything to take. They are really saying, "We do not need that; we will get it by other means." The changes coming along will be quite small but material in helping our investigators do more thorough work and get information more freely.

**The Chairman:** What about extraterritorial pursuit?

**Mr. Johnson:** Of witnesses?

**The Chairman:** Of information.

**Mr. Johnson:** Yes. Particularly in the marine community, not very many large vessels are registered within Canada. They are in Monrovia or the Bahamas or some place. It takes us longer to get the information, but we can usually get it. If we get to the crew while they are still in Canada, it is not very difficult to obtain their cooperation. If they are away, we do not always get it, but we usually do.

Again, there is that difference between Canada and anywhere else where we are looking at what is the safety problem that needs to be fixed. People in the marine community are used to defending themselves against what they might have done wrong, who will take away their certificate, or who will put them in jail. It takes a lot more effort to get them to be as forthcoming as those who operate entirely within Canada and understand the rules better.

We have done some things about that informally. Our marine investigators started a little organization called the Marine Accident Investigators International Forum. Senior marine investigators from all over the world get together once or twice a year and spend a few days exchanging information, understanding each other's regulations, and spreading around among all of the people within that community what the philosophies are in various places. Our philosophy is better understood by them because of that. Similarly, the International Maritime Organization, which is based in London and headed by Bill O'Neil, is making very good progress in trying to change the approach and trying to bring in some things that will separate accident investigation from other kinds of regulatory activities.

nous leur fournissons tous les renseignements dont ils ont besoin pour effectuer leur travail. Nous entretenons avec eux de très bons rapports.

Les choses sont un peu plus compliquées du côté des services policiers. Les gens savent que la police peut avoir accès aux renseignements, de sorte qu'ils sont moins enclins à nous parler ouvertement. Les modifications législatives que nous proposerons traiteront de cette question. Nous avons maintenant une bonne idée de ce que veut le ministère du Solliciteur général. En gros, ils disent la même chose que le ministère des Transports et les organismes de réglementation: lorsque les témoins sont peu enclins à nous parler, rien n'est versé au dossier. Et comme nous n'avons pas de renseignements, il n'y a rien qui peut les intéresser. En fait, ce qu'ils disent, c'est que: «Nous n'avons pas besoin de cela; nous obtiendrons les renseignements d'une autre façon.» Les modifications proposées sont minimales, mais importantes, puisqu'elles aideront nos enquêteurs à mener des enquêtes plus approfondies et à obtenir plus facilement des renseignements.

**Le président:** Et qu'en est-il des recherches menées à l'étranger?

**M. Johnson:** Vous parlez de témoins?

**Le président:** Non, d'information.

**M. Johnson:** Oui. Dans le secteur maritime, notamment, il n'y a pas beaucoup de navires de gros tonnage qui sont enregistrés au Canada. Ils le sont plutôt à Monrovia, aux Bahamas, ou ailleurs. Il nous faut plus de temps pour obtenir l'information, mais habituellement, nous finissons par l'avoir. Si l'équipage se trouve toujours au Canada, il est plus facile d'obtenir sa collaboration. S'il est déjà parti, cela complique les choses, mais, habituellement, nous finissons par obtenir les renseignements que nous voulons.

Encore une fois, ce qui nous démarque des autres pays, c'est que nous essayons de déterminer quel est le manquement à la sécurité qui doit être corrigé. Les travailleurs du secteur maritime sont habitués à se défendre contre tout tort qu'ils auraient pu commettre, contre ceux qui veulent leur enlever leur permis ou les envoyer en prison. Il est plus difficile de les amener à être aussi ouverts avec nous que ceux qui travaillent exclusivement au Canada et qui comprennent mieux les règles.

Nous avons fait certaines choses à ce sujet de manière informelle. Nos enquêteurs maritimes ont créé une petite organisation appelée Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes. Des enquêteurs maritimes principaux du monde entier se réunissent une ou deux fois par an pendant plusieurs jours pour échanger de l'information, comprendre la réglementation des uns des autres et faire connaître à tous ceux qui appartiennent au milieu les philosophies adoptées en divers endroits. C'est pour cela que notre philosophie est mieux comprise. De même, l'Organisation maritime internationale, dont le siège se trouve à Londres et qui est placée sous la direction de Bill O'Neil, réussit progressivement à changer l'approche générale de manière à essayer de faire la distinction entre les enquêtes sur les accidents et les autres genres d'activités de réglementation.



Our investigators have very strong powers, stronger powers than the police in most cases. We can seize things. We can test things to destruction. We can go into people's houses and get stuff. Usually we use a warrant, but if there are exigent circumstances, we can go in even without a warrant.

We only have those powers because the things that we take are to be used to improve safety. They do not take away anyone's rights. They do not put anyone in jail. They do not take away anyone's income or anything like that. The purpose to which the powers are directed is so different that they can be very strong.

I have covered privilege reasonably well.

The board has the authority to make regulations requiring occurrences to be reported to the TSB, which is done all the time.

There is also confidential reporting allowed. We do have in place a system which permits people to provide information to the board on a confidential basis. That is information which is over and above that which is required to be provided to the board. There are always some concerns in the industry that it will be used for snitching or by employees complaining about their masters or be used in labour relations. We do not see very much of that.

We do occasionally get concerns. Perhaps an aircraft maintenance engineer has put a pump on an engine and, the next time the aircraft comes in for servicing, he realizes it was on backwards. It may be the pump that feathers the propeller and it was never used in that period. The engineer may not want to tell anyone that he did it, but he would like to prevent others from making the same mistake. He can write in to the system about it and suggest a lug on one end or an arrow that will help everyone.

We do receive a reasonable amount of information, though not as much as we had first hoped. It is still a good system. We simply cannot do anything with that information that will lead to the identity of the reporter.

The statute lays out quite explicitly the duties of the chairman and chief executive officer. It lays out the duties of the members and the directors. There was some absence of clarity on those matters in the old aviation safety board. Everyone believed it was better to make them more explicit. Having lived with both, we are much better off to make them more explicit.

We have fair bit of discretion within the legislation on how we operate. It has led to developing our own approach, our own sort of corporate personality. We have tried to be very open and cooperative in our approach to our work. We are also very conscious of the requirement to be objective, not to get too close to those people with whom we must work fairly regularly, and to respect very carefully that privileged information which comes to us from time to time.

Nos enquêteurs ont de très grands pouvoirs, plus grands que ceux de la police dans la plupart des cas. Nous pouvons effectuer des saisies; nous pouvons faire des tests pouvant aller jusqu'à la destruction; nous pouvons aller chez les gens chercher des choses. Habituellement, nous présentons un mandat, mais si les circonstances l'exigent, nous pouvons nous en passer.

Si nous avons ces pouvoirs, c'est uniquement parce que ce que nous prenons va servir à améliorer la sécurité. Cela ne retire de droits à personne. Cela ne nous permet pas d'emprisonner qui que ce soit. Cela n'enlève pas de revenus ou autres choses du genre à qui que ce soit. C'est parce que leur objet est si différent que ces pouvoirs sont très étendus.

C'est ainsi que je termine la question de privilège.

Le bureau a le pouvoir de prendre des règlements exigeant le signalement des accidents au Bureau de la sécurité des transports, ce qui se fait constamment.

Il est également possible de faire des rapports confidentiels. Nous avons un système qui permet de fournir des renseignements au bureau de manière confidentielle. Il s'agit de renseignements qui vont plus loin que les renseignements qu'il faut obligatoirement fournir au bureau. Il y en a toujours dans l'industrie qui craignent que ces renseignements puissent servir à moucharder, permettre aux employés de se plaindre ou puissent être utilisés dans le cadre des relations de travail. Ce n'est pas vraiment le cas, d'après ce que nous avons pu constater.

Nous avons à l'occasion des sujets d'inquiétude. Il peut arriver qu'un mécanicien d'entretien d'aéronef ait installé une pompe sur un moteur et que, au moment où il effectue de nouveau l'entretien de l'avion, il se rende compte qu'il l'a mal installée. Il peut s'agir de la pompe qui met l'hélice en drapeau et il est possible qu'elle n'ait pas été utilisée au cours de cette période. Il se peut que le mécanicien ne tienne pas à dire qu'il a commis cette erreur, mais il aimerait empêcher les autres de la commettre. Il peut en faire part et proposer un repère ou une flèche en haut de la pompe pour que les autres mécaniciens n'aient pas le même genre de problème.

Nous recevons des renseignements, même s'ils ne sont pas aussi nombreux que nous l'avions souhaité au départ. Cela reste un bon système. Nous ne pouvons simplement rien faire qui puisse révéler l'identité de l'auteur.

La loi énonce très explicitement les fonctions du président et du président-directeur général, ainsi que celles des membres et des directeurs. Ces points n'étaient pas très clairs dans le contexte de l'ancien Bureau de la sécurité aérienne. Tout le monde a pensé qu'il valait mieux être plus explicite. Ayant l'expérience des deux, il vaut mieux que ces points soient plus explicites.

La loi nous donne assez de discrétion quant à la façon dont nous fonctionnons. Cela nous a permis d'élaborer notre propre approche, notre personnalité commune, en quelque sorte. Nous avons essayé d'être très ouverts et coopératifs dans notre façon de travailler. Nous sommes également très conscients de l'exigence en matière d'objectivité; nous ne devons pas être trop proches de ceux avec lesquels nous devons travailler assez régulièrement et il faut protéger très soigneusement les renseignements privilégiés qui nous sont transmis de temps à autre.

I explained earlier the policies which try to devote our attention to those investigations which are most likely to lead to some kind of safety pay-off. We do not look for the maximum number of investigations; we look for those that have the pay-off.

In all our activities, we try to operate multi-modally. That has been a fair challenge, because it seemed clear to us that Parliament wanted an agency that would give Canadians the same sort of results of investigations regardless of the mode of transportation. The board was made up of people who had long modal traditions in other areas, very deep and very sound traditions in other areas. The philosophy that had been in the Aviation Safety Board was applied across the four modes. It has taken, and is still taking, a great deal of effort for people to put aside some of the practices and habits that result from hundreds of years of tradition and successful operation in other schemes. It requires constant attention, constant pressing, and a whole lot of patience, because the things that are so well entrenched in people in some of the old ways got there because they were pretty good, too.

It is not easy to measure how we are doing. If we look at resources, we are in the budget range of \$20-odd million per year for our whole operation. The Department of Transport is basically concerned with safety but from another perspective; their budget is in the billions. The carriers are putting in billions. Our share of the resources in the whole safety picture is almost too small to be measured. Boeing or someone like that probably puts in more in a day than we do in a whole year. Yet, we have a very important place in the whole thing. We are the only part of it that is the independent objective analyst of the failures in the system. More and more, as time goes on and as our work gets examined, we are becoming accepted as that and respected for it.

No matter how good we are, we will always have a significant amount of controversy. If one of our findings points to a design weakness in an engine or an aircraft or type of ship or whatever that will cost the manufacturer or operator quite a few million dollars, they are likely to put to work a lot of people on a very high priority basis just to bring a little doubt on our findings, if they can. It is work that is challenging to the investigators.

**The Chairman:** Are you capital-short in terms of equipment and all the tools you need?

**Mr. Johnson:** Without any question in my mind, we have the best accident investigation laboratory of any nation, certainly of any nation that I have seen. It is certainly better than our colleagues' in the United States. Should the committee want to come and look at our lab, we would be more than happy to show you that part of our work as we go along.

We do not have more money than we need, but we have had enough money to do the job and to do the job well and to stay out on the leading edge. We have done things such as develop a computer-based method of analyzing the information that is in the flight recorders on aircraft. No one else had that. We now license that to the United States, to the Germans, to the French, the

J'ai expliqué plus tôt les politiques qui visent à nous faire mener des enquêtes susceptibles d'être rentables en matière de sécurité. Nous ne cherchons pas à mener le plus d'enquêtes possibles; nous recherchons celles qui sont rentables.

Nous essayons de fonctionner de manière multimodale dans toutes nos activités. Cela a été pour nous un certain défi, car il nous a paru évident que le Parlement voulait une agence susceptible de donner aux Canadiens le même genre de résultats d'enquête indépendamment du mode de transport. Le bureau a été composé de personnes qui avaient des traditions modales de longue date dans d'autres secteurs, des traditions très profondes et très ancrées. La philosophie du Bureau de la sécurité aérienne a été appliquée aux quatre modes. Cela a exigé — et exige encore — énormément d'efforts, puisqu'il a fallu mettre de côté certaines habitudes et pratiques découlant de centaines d'années de tradition et de réussite dans d'autres modes. Cela nécessite une attention et des incitations constantes, ainsi que beaucoup de patience, car ce qui est si bien ancré l'est justement à cause de ses éléments positifs.

Il n'est pas facile d'évaluer nos résultats. Pour ce qui est des ressources, notre budget équivaut à environ 20 millions de dollars par an pour toute l'opération. Le ministère des Transports s'intéresse essentiellement à la sécurité, mais d'un autre point de vue; son budget se chiffre dans les milliards de dollars. Les transporteurs injectent des milliards de dollars. Notre part de ressources en matière de sécurité est presque trop petite pour que l'on puisse l'évaluer. Une société comme Boeing, par exemple, en fait plus en un jour que nous en une année. Pourtant, nous occupons une place très importante dans tout ce contexte. Nous représentons le seul élément qui puisse analyser les défaillances du système de manière objective et indépendante. Au fur et à mesure que le temps passe et que notre travail est examiné, nous sommes de plus en plus acceptés et respectés.

Peu importe nos bons résultats, nous ferons toujours l'objet de controverse. Si l'une de nos conclusions met le doigt sur une faiblesse de conception dans un moteur, un avion, un navire ou autre, susceptible de coûter plusieurs millions de dollars au fabricant ou à l'exploitant, il est fort probable que ce dernier, s'il le peut, dépêchera beaucoup de personnel pour essayer de jeter le doute sur nos conclusions. C'est un travail difficile pour les enquêteurs.

**Le président:** Manquez-vous de capitaux pour ce qui est de l'équipement et de tous les outils dont vous avez besoin?

**M. Johnson:** Je suis absolument sûr que notre laboratoire d'enquête sur les accidents est le meilleur au monde, certainement supérieur à celui de tous les pays que j'ai visités. Il est certainement supérieur à celui de nos collègues américains. Si les membres du comité sont intéressés, nous nous ferons un plaisir de vous faire visiter notre laboratoire.

Nous n'avons pas plus d'argent qu'il n'en faut, mais nous en avons eu suffisamment pour faire notre travail et le faire correctement tout en restant à la pointe. Nous avons par exemple mis sur pied une méthode informatique d'analyse des renseignements qui se trouvent dans les enregistreurs de vol de tout appareil. Personne n'en disposait. Nous en concédons



Australians, and others. We have been doing leading-edge work. We only charge them a dollar for the license, just to control the process as it is being developed. Every time the investigators get something that they see helps them, it does not take them long to see something that will make it even better. We have a committee on that particular thing made up of the investigators from the various nations that use it. Everyone puts a little bit of money into the pot, and we get together and develop the requirements for further development. It is very good cooperation. In this whole business, there is very good international cooperation.

**Senator Bacon:** How do we compare the successes of your organization with those in the United States? Is there any way in which we can compare successes or failures, if there are any?

**Mr. Johnson:** There are bound to be some of both. It is very difficult. We do work closely together. We do some things a little better than they do, and they do some things a little better than we do. We do send investigation work back and forth from time to time. We trade investigators from time to time. They certainly do more investigations of large passenger-carrying aircraft than we do.

**Senator Bacon:** Is that because of numbers?

**Mr. Johnson:** Yes, and no doubt as a result of that they have a larger pool of people who are capable of doing a good job on those large investigations. I think we can do as good a job on large investigations, but we have a much smaller pool.

**The Chairman:** One at a time.

**Mr. Johnson:** Two if we have to.

**The Chairman:** Could we handle two?

**Mr. Johnson:** Oh, yes.

**Senator Atkins:** Have you any involvement with Flight 800?

**Mr. Johnson:** That is an interesting example. Yes, we have. We do not have a lot of involvement, but we have discussed with them the things we have done on 747s which have come apart in the air. They have also had discussions with the British because of the accident which happened at Lockerbie.

Last week, we sent six or seven investigators to the United States. They spent a few days with the NTSB investigators discussing findings. A few of our investigators will do some follow-up work for them. We do that between agencies all the time.

**Senator Atkins:** Why do I get the feeling that they know more than they are telling us?

**Senator Bacon:** We all have that feeling.

**Mr. Johnson:** I do not know, senator.

**Senator Atkins:** The mystery around this has probably aroused more curiosity than almost any air incident ever.

maintenant la licence aux États-Unis, à l'Allemagne, à la France, à l'Australie et à d'autres pays. Nous avons été à la pointe dans ce domaine. Nous ne demandons qu'un dollar pour la licence, uniquement pour contrôler le processus au fur et à mesure de son élaboration. Chaque fois que les enquêteurs trouvent quelque chose qui les aide, ils ne tardent pas à trouver quelque chose d'autre qui les aidera encore plus. Nous avons un comité spécial composé des enquêteurs des divers pays qui utilisent cette méthode. Tout le monde contribue et nous nous réunissons pour poursuivre le développement. Dans ce domaine, la coopération internationale est très bonne.

**Le sénateur Bacon:** Comment se comparent les réussites de votre organisation avec celles des États-Unis? Est-il possible de comparer les réussites ou les échecs, le cas échéant?

**M. Johnson:** Il y a probablement des réussites et des échecs. C'est très difficile. Nous travaillons en étroite collaboration. Nous faisons certaines choses un peu mieux qu'eux et vice-versa. Nous nous échangeons du travail d'enquête et des enquêteurs de temps à autre. Les États-Unis font certainement plus d'enquêtes sur de gros transporteurs de passagers que nous.

**Le sénateur Bacon:** Est-ce à cause de l'importance des nombres?

**M. Johnson:** Oui, et sans aucun doute aussi parce qu'ils ont un plus grand bassin de personnes capables de faire du bon travail dans le contexte de ces enquêtes d'envergure. Je crois que nous pouvons faire un travail aussi bon dans le cadre d'enquêtes d'envergure, mais notre bassin de personnel est beaucoup plus restreint.

**Le président:** Une enquête à la fois.

**M. Johnson:** Deux, s'il le faut.

**Le président:** Pourrions-nous mener deux enquêtes de front?

**M. Johnson:** Certainement.

**Le sénateur Atkins:** Participez-vous à l'enquête sur le vol 800?

**M. Johnson:** Cet exemple est intéressant. Oui, nous y avons participé. Nous n'y participons pas beaucoup, mais nous avons discuté avec nos homologues américains de ce que nous avons fait au sujet des 747 qui ont explosé en plein vol. Les Américains se sont également entretenus avec les Britanniques à cause de l'accident de Lockerbie.

La semaine dernière, nous avons envoyé six ou sept enquêteurs aux États-Unis. Ils ont passé quelques jours à discuter des conclusions avec les enquêteurs du NTSB. Quelques-uns de nos enquêteurs feront un travail de suivi pour eux. Nos organisations le font constamment.

**Le sénateur Atkins:** Pourquoi ai-je l'impression qu'ils en savent plus qu'ils ne veulent le reconnaître?

**Le sénateur Bacon:** Nous avons tous ce sentiment.

**M. Johnson:** Je ne le sais pas, sénateur.

**Le sénateur Atkins:** Le mystère entourant cet accident a probablement suscité plus de curiosité que presque tout autre accident d'avion.

**Mr. Johnson:** It has aroused a great deal of curiosity and a great deal of worry among the professionals. I think all taxpayers of all countries would be comforted if they knew that the Americans do not do this all by themselves, saying that they know best. They asked for input from British, the French, and us. We try to pool our knowledge in areas in which any of us are having difficulty.

**Senator Atkins:** And will they share their information?

**Mr. Johnson:** Absolutely. Also, they use a computer-based system which we developed for analyzing flight recorders. When they talk about it on the evening news, for example, they always acknowledge that they obtained the system from the Transportation Safety Board of Canada.

**Senator Atkins:** Out of that incident arose the question of the black box. Obviously there are different kinds of recorders.

**Mr. Johnson:** Yes.

**Senator Atkins:** Does Canada have the most efficient of the recorders on board our aircraft?

**Mr. Johnson:** On some we have, and on some we have not. Over the past year, our technical staff have prepared a statement of requirements for on-board recorders which would be philosophically equivalent for ships, aircraft, trains, and pipeline operations. Our board has agreed with that. We are now starting consultations with the regulatory agencies in the industry because we believe that there could be much better recording of information on accident vehicles which would help analyse the problems more quickly than we can do today. Some of the recorders are very sophisticated and yield enormous amounts of information. Some that are allowed to be in operation today are still quite primitive.

**Senator Atkins:** The technology exists.

**Mr. Johnson:** Yes, it does.

**Senator Atkins:** Is it something to do with the equipment that it is put on?

**Mr. Johnson:** In aviation, the newer aircraft tend to have very sophisticated and comprehensive equipment. The old aircraft tend not to. New requirements are generally for new designs. Retrofitting is usually opposed by the industry because it tends to be very expensive to fit equipment into aircraft for which it was not designed.

**Senator Atkins:** Who is the enforcer in this regard?

**Mr. Johnson:** The enforcer is Transport Canada. We have to convince the Department of Transport that our need for that sort of information is strong enough to require it to be put on the various vehicles.

Outside of aviation, the tradition has not been to have recorders. They are starting to come into the marine industry. There are some on the railways. In fact, the Canadian railways are ahead of most others in having recorders. They do not have nearly the degree of

**M. Johnson:** Il a provoqué beaucoup de curiosité et beaucoup d'inquiétude parmi les professionnels. Je pense que les contribuables de tous les pays seraient heureux de savoir que les Américains ne font pas tout ce travail seuls, sous prétexte qu'ils sont les mieux qualifiés à cet égard. Ils ont demandé l'aide des Britanniques, des Français et des Canadiens. Nous essayons de mettre en commun nos connaissances dans des domaines où tel ou tel pays pourrait avoir de la difficulté.

**Le sénateur Atkins:** Partagent-ils leur information?

**M. Johnson:** Absolument. Par ailleurs, ils utilisent un système informatique de l'analyse des enregistreurs de vol que nous avons mis au point. Lorsqu'ils en parlent aux nouvelles du soir, par exemple, ils signalent toujours que c'est le Bureau de la sécurité des transports du Canada qui leur a fourni ce système.

**Le sénateur Atkins:** Cet incident a posé la question de la boîte noire. Il existe, de toute évidence, divers genres d'enregistreurs.

**M. Johnson:** Oui.

**Le sénateur Atkins:** Le Canada a-t-il l'enregistreur de vol le plus efficace qui soit à bord de ses appareils?

**M. Johnson:** Oui, pour certains appareils, non, pour d'autres. Au cours de l'an passé, notre personnel technique a préparé un énoncé des exigences pour les enregistreurs de vol qu'il faudrait idéalement adopter pour les navires, les avions, les trains et les pipelines. Notre bureau a donné son accord. Nous entamons maintenant des consultations avec les organes de réglementation de l'industrie, parce que nous pensons que l'on pourrait obtenir un bien meilleur enregistrement d'informations sur les véhicules accidentés, ce qui permettrait d'analyser les problèmes plus rapidement que nous ne pouvons le faire aujourd'hui. Certains des enregistreurs sont très sophistiqués et donnent énormément de renseignements. Certains, encore autorisés aujourd'hui, sont tout à fait primaires.

**Le sénateur Atkins:** La technologie existe.

**M. Johnson:** Tout à fait.

**Le sénateur Atkins:** Le problème se pose-t-il à cause de l'équipement installé?

**M. Johnson:** Dans le domaine de l'aviation, les appareils les plus récents tendent à être dotés d'équipements très sophistiqués et complexes, contrairement aux vieux appareils. Les nouvelles exigences s'appliquent actuellement aux nouvelles conceptions. L'industrie s'oppose habituellement à la modification en rattrapage, car il est très coûteux d'installer dans un appareil de l'équipement pour lequel il n'a pas été conçu.

**Le sénateur Atkins:** Qui est l'organe d'exécution à cet égard?

**M. Johnson:** C'est Transports Canada. Nous devons convaincre le ministère des Transports que nous avons vraiment besoin de ce genre d'information pour que les enregistreurs soient prévus pour les divers modes de transport.

Mis à part l'aviation, les enregistreurs ne sont pas chose courante. On commence à les voir apparaître dans l'industrie marine. Il y en a quelques-uns dans les chemins de fer. En fait, les chemins de fer canadiens sont pratiquement les premiers à avoir



sophistication of modern air recorders, but it is a beginning. It is part of changing thinking, which does not happen overnight.

**Senator Atkins:** If you were to assess what is of the greatest value in terms of investigations, would the recorder be at the top of the list?

**Mr. Johnson:** I am not sure it would be at the top of the list, but a good recorder would be near the top of the list, providing it survives. Sometimes they get cooked in fires and the insides melt.

**Senator Atkins:** What would be at the top of the list?

**Mr. Johnson:** Off the top of my head, I cannot tell you what would be at the top of the list. Certainly, well-trained, well-educated, intelligent investigators are extremely important. Flight recorders are extremely important. Good metallurgical analysis is important. Many things are important. I am not sure that we could single out one thing, but we could certainly put flight recorders in that very important group of things.

With regard to how well we are doing, we think that our reputation is developing fairly well.

Our greatest success to this point has been the bringing together of the operators in the four modes and explaining to them the new philosophy, telling the industry about the new regime which is in place, and getting it to work. In the beginning, it was very difficult to get it to work. As time passes, it is becoming more accepted and respected. Others may have been able to do it better than we have, but we believe that the acceptance level is high.

The government of the Netherlands is looking at developing a multi-modal transportation safety board. Representatives have been here two or three times and we have been there once or twice. They have talked to the governments of most of the developed western countries and are going to their Parliament with what they call "the Canadian solution," which is encouraging to us.

The Italian government is looking at establishing a safety board. We have had some of our staff over there dealing with them, and they are very interested in what we do.

As to the recent changes that have taken place in Australia and New Zealand, I do not know how much influence we had on them, but they certainly talk to us a great deal, and the system in New Zealand at least looks a fair bit like ours except for a smaller country. We have had people from Japan, China, almost everywhere. That makes us feel that the Parliament gave us a pretty good mandate.

As far as outside people, we deal with all elements of the transportation community, the unions, legal advisers, the regulators, the Department of Transport, the National Energy Board, the Department of Fisheries which is very involved in what the Coast Guard does, and other federal departments like Environment. If the weather forecast appears to have a place in the things that led up to an accident, our report is brought to the

eu des enregistreurs. Ils ne sont pas aussi sophistiqués que les enregistreurs de vol modernes, mais c'est un début. Cela s'inscrit dans le processus du changement des mentalités, chose qui ne se produit pas du jour au lendemain.

**Le sénateur Atkins:** Si vous deviez évaluer ce qui est le plus important en matière d'enquêtes, mettriez-vous l'enregistreur en haut de la liste?

**M. Johnson:** Je ne sais pas s'il serait en haut de la liste, mais un bon enregistreur est très important, dans la mesure où il n'est pas abîmé pendant l'accident. Il arrive parfois qu'il soit brûlé et que l'intérieur fonde.

**Le sénateur Atkins:** Que mettriez-vous en haut de la liste?

**M. Johnson:** Spontanément, je ne peux pas vous le dire. Il est certainement extrêmement important d'avoir des enquêteurs bien formés, bien éduqués et intelligents. Les enregistreurs de vol sont extrêmement importants. Une bonne analyse métallurgique est importante. Bien des choses sont importantes. Je ne suis pas sûr de pouvoir isoler un seul élément, mais très certainement, les enregistreurs de vol feraient partie de ce groupe d'éléments très importants.

En ce qui concerne nos résultats, nous pensons être en train d'acquérir une assez bonne réputation.

Nous avons rassemblé les exploitants des quatre modes et nous leur avons expliqué la nouvelle philosophie, le nouveau régime en place; c'est notre plus grande réussite jusqu'à présent. Au départ, il a été très difficile de faire fonctionner ce régime. Au fur et à mesure, il devient plus accepté et respecté. Il se peut que d'autres aient pu faire mieux, mais nous pensons que le niveau d'acceptation est élevé.

Aux Pays-Bas, le gouvernement veut créer un bureau de la sécurité visant tous les modes de transport. Des représentants sont venus au Canada à deux ou trois reprises et nous sommes aussi allés aux Pays-Bas une ou deux fois. Ils ont parlé aux gouvernements de la plupart des pays occidentaux de ce qu'ils appellent «la solution canadienne», ce qui est encourageant pour nous.

Le gouvernement italien souhaite créer un bureau de la sécurité. Certains membres de notre personnel se sont rendus en Italie et le gouvernement est très intéressé par ce que nous faisons.

En ce qui concerne les changements récents en Australie et en Nouvelle-Zélande, je ne sais pas dans quelle mesure nous avons eu une influence sur ces pays, mais leurs représentants nous parlent souvent et le système adopté en Nouvelle-Zélande ressemble beaucoup au nôtre, sauf qu'il est conçu pour un plus petit pays. Nous avons reçu des représentants du Japon, de la Chine, de presque partout. Cela nous laisse penser que nous avons reçu un assez bon mandat du Parlement.

Par ailleurs, nous rencontrons tous les représentants du milieu des transports, les syndicats, les conseillers juridiques, les organismes de réglementation, le ministère des Transports, l'Office national de l'énergie, le ministère des Pêches qui s'intéresse beaucoup à la Garde côtière, et d'autres ministères fédéraux comme celui de l'Environnement. Si les prévisions météorologiques semblent avoir joué un rôle dans les causes d'un

attention the Minister of the Environment who has the same obligation to reply as the Minister of Transport if it were something in his area.

**The Chairman:** I can be quite vicious on that subject.

**Senator Atkins:** As we move toward local airport authorities and privatization, does this raise concerns with you regarding the way that transportation will be managed in the future?

In terms of automation, is the safety board satisfied they are getting the kind of efficiency that guarantees total safety?

**Mr. Johnson:** Let me try to answer those in sequence. Do we worry about privatization of airports, air traffic control systems, the seaway, or CN? Yes, but not simply because it is changing from one form of ownership or one kind of management to another. I do not think there is anything we have seen that shows it is inherently safer to be operated by a government or by a private company.

We do worry about the moving of a very complex organization or very complex kind of operation, one that had a very experienced, competent set of managers in charge, to another organization that probably has a very competent set of managers. Whether everything is transferred and seen as it is transferred, whether anything drops off the table in the shuffle, we do worry about those things, yes. It does not worry me that one person's goal includes making a profit and another's does not. I do not think that is in itself relevant.

**Senator Atkins:** Unless they are cutting back and making shortcuts.

**Mr. Johnson:** If they are making shortcuts, that is a problem, but shortcuts can take place in under funded federal agencies as well.

I think the major worry is whether the management of the new organization is familiar enough with it to see any safety problems that might exist. Eventually, I am sure they will be. In the short-term, we are not so sure. There is no question that when we are doing investigations now, we are starting to look more at management issues. At one time we looked only at the metal and the technical matters. As time has gone on, we have expanded our view of what we should examine. This business of finding the underlying problem, the safety deficiency, has brought us out of the traditional kinds of work we have done. There is no doubt that the first time we get a significant air traffic control occurrence to investigate under the operation of the new NAV CANADA, we will look fairly closely at the management issues and the controls, as well as at what the controllers on the scopes were doing.

Yes, we do worry about this big change, not because there is anything very wrong about it, but just because it is a big change, and we do not know whether it has been made without any lapses developing in it or not.

**Senator Atkins:** Some of the pilots are concerned about it. They are not totally convinced.

accident, notre rapport est porté à l'attention du ministre de l'Environnement, lequel est tenu de nous répondre, tout comme le ministre des Transports, si le problème relevait de sa compétence.

**Le président:** Je peux être très méchant à ce sujet.

**Le sénateur Atkins:** La création d'administrations portuaires locales et le mouvement vers la privatisation sont-ils pour vous sources d'inquiétude pour ce qui est de la gestion future du transport?

Le Bureau de la sécurité est-il convaincu que le système automatisé donne le genre d'efficacité qui garantit la sécurité totale?

**M. Johnson:** J'essaierai de vous répondre dans l'ordre. Nous préoccuons-nous de la privatisation des aéroports, des systèmes de contrôle du trafic aérien, de la Voie maritime ou du CN? Nous nous en préoccupons, mais pas simplement parce qu'on passe d'une forme de propriété ou de gestion à une autre. Rien ne permet d'affirmer que la sécurité est meilleure lorsque l'installation est exploitée par l'État plutôt que par l'entreprise privée.

Le passage d'une forme d'organisation ou d'exploitation très complexe, dirigée par des gestionnaires chevronnés, à une autre forme probablement menée, elle aussi, par une autre série de gestionnaires très compétents nous préoccupe. Nous veillons effectivement à ce que le transfert soit complet, qu'il soit perçu comme tel et que rien ne soit oublié en cours de route. Que l'objectif de l'un soit, entre autres, de faire un profit, contrairement à l'autre, ne m'inquiète pas. Je ne crois pas que cela soit pertinent comme tel.

**Le sénateur Atkins:** À moins qu'il ne soit en train d'effectuer des compressions budgétaires et qu'il ne prenne des raccourcis.

**M. Johnson:** S'il prend des raccourcis, il y a effectivement un problème, mais je ferai remarquer que les organismes fédéraux sous-financés coupent, eux aussi, les coins ronds.

La plus grande source d'inquiétude, à mon avis, est de savoir si la direction de la nouvelle organisation connaît suffisamment bien l'organisme pour repérer d'éventuels problèmes de sécurité. En fin de compte, je suis sûr qu'elle saura le faire. Dans l'immédiat, c'est moins sûr. Dans le cadre de nos enquêtes actuelles, il est vrai que nous commençons à examiner davantage des questions de gestion. Auparavant, seuls les questions techniques et le métal nous intéressaient. Depuis lors, nous avons élargi nos horizons. Le fait de devoir trouver le problème à la source du manque de sécurité nous a obligés à déborder de notre cadre traditionnel de travail. Indubitablement, la première fois que nous aurons à enquêter sur un incident important dans le domaine du contrôle du trafic aérien, sous le nouveau régime de NAV CANADA, nous étudierons d'assez près les questions de gestion et les contrôles, de même que ce que les contrôleurs de service étaient en train de faire.

Cet énorme changement nous préoccupe effectivement, non pas parce que nous y voyons un problème, mais du simple fait qu'il représente une transition de taille et que nous ignorons si elle se fait sans heurt.

**Le sénateur Atkins:** Le changement inquiète certains pilotes. Ils ne sont pas tout à fait convaincus.



**Mr. Johnson:** We always tend to worry about the things we do not know about, until we know whether it is really good, as good as what we have had, or not so good. In our minds, we are certainly ready to take that question on, and take it on quickly and thoroughly.

With respect to the automation, the other half of your question, yes, we worry about that too. We have, I believe, the largest group of human performance specialists in any organization of our type anywhere. We are looking increasingly into what makes humans do various sorts of thing. What makes the railway engineer, who has been 20 years in the business, one day sit in his engine, go through a signal that says "stop" and onto the main track and bump noses with another train? He did not want to do it.

We find, in the whole transportation industry, people are highly motivated. They like what they do. They like the industry, whether it is rail or marine or air. Children follow their parents into the industry. I was born in a little mining town. My dad said, "The first thing you want to do is get out of here." This is a very different kind of life. Transportation attracts people. They like it and want to do it well. That makes our job a lot easier because usually when something goes wrong, no one tried to get it wrong, and they ask us to help them understand what went wrong. We are very fortunate in the activity we have been put into.

I have talked about the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization. We do a lot of work with both. In the last year or so, we have signed a memorandum of understanding with the International Civil Aviation Organization where we will, if we have resources available, provide investigators to them to be assigned to investigations in less developed countries. Usually we pay the salaries and they pay all their other expenses. We work with them quite regularly in developing the manuals and things they have distributed to all nations that are members. Similarly, we are working closely with the IMO.

I have mentioned we work closely with the investigation agencies of other countries. We spend a fair bit of time working with professional organizations, too. I could make a few comments as to how we think we have done in the relationship generally. It is a little bit of a tricky relationship. We need to know people well enough that they have confidence enough in us to speak to us when something has gone wrong and not so well that anyone will ever suspect that we have been influenced by them. It is something that we balance. We have been in business in aviation the longest, and we have that relationship in place very well.

The railway relationship has come along very well. The Railway Association of Canada fortunately has facilitated that. We go to them and they coordinate everything for us, so the rail industry is quit easy to get hold of.

**M. Johnson:** On a toujours tendance à s'inquiéter de ce que l'on ne connaît pas, jusqu'à ce que l'on sache si la nouvelle façon de faire est vraiment bonne, aussi bonne ou moins bonne que la précédente. Nous sommes certes prêts à étudier toute cette question, avec rapidité.

Pour ce qui est de l'automatisation, soit la seconde moitié de votre question, elle nous inquiète effectivement. Parmi tous les organismes de ce genre dans le monde, notre bureau est celui qui regroupe le plus important bassin d'experts des performances humaines. De plus en plus, nous nous penchons sur ce qui porte l'être humain à poser certains gestes. Pourquoi le conducteur de train qui exerce son métier depuis 20 ans n'obéit-il pas, à un moment donné, au signal qui lui dit de s'arrêter et aboutit-il sur la principale voie ferrée où il provoque une collision avec un autre train? Ce n'était pourtant pas ce qu'il voulait faire.

Nous constatons que la motivation est très forte chez les employés de l'industrie du transport. Ils aiment ce qu'ils font. Ils aiment leur industrie, qu'il s'agisse du transport ferroviaire, maritime ou aérien. Le métier se transmet de génération à génération dans l'industrie. Moi, je viens d'une petite ville minière. Mon père m'a dit: «L'important, c'est de sortir de cette ville». L'industrie du transport permet un mode de vie très différent. Elle attire les gens. Les travailleurs de cette industrie aiment leur métier et veulent bien l'exercer, ce qui nous facilite beaucoup le tâche parce que, habituellement, quand un incident se produit, nul n'a cherché à le provoquer, et tous nous demandent de les aider à comprendre ce qui est arrivé. Nous sommes très chanceux de travailler dans ce domaine.

J'ai parlé tout à l'heure de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale. Nous travaillons de près avec ces deux organismes. Durant la dernière année, nous avons signé avec l'Organisation de l'aviation civile internationale un protocole d'entente selon lequel, si nous avons les ressources voulues, nous lui prêtons des enquêteurs pour faire enquête dans des pays moins développés. Habituellement, nous payons le salaire, et elle assume les autres frais. Nous travaillons très souvent avec elle à élaborer des manuels et d'autres documents qu'elle distribue aux États membres. C'est la même chose avec l'Organisation maritime internationale.

J'ai aussi mentionné que nous travaillons en étroite collaboration avec des organismes d'enquête étrangers. Nous collaborons assez souvent avec des organismes professionnels également. Je pourrais faire quelques observations au sujet de nos réalisations dans le cadre de ces relations. Les rapports sont un peu compliqués. Il faut connaître les gens suffisamment bien pour qu'ils nous fassent confiance au point de se confier à nous quand quelque chose ne tourne pas rond, sans pour autant être soupçonnés d'être sous leur coupe. Nous marchons en quelque sorte sur la corde raide. C'est dans le secteur de l'aviation que nos relations sont les meilleures étant donné que nous travaillons depuis longtemps dans ce secteur.

Nos relations avec l'industrie du chemin de fer sont aussi plutôt bonnes. Heureusement, l'Association des chemins de fer du Canada en a facilité l'établissement. C'est à elle que nous nous adressons, et elle coordonne tout pour nous, de sorte que nous n'avons pas de difficulté à obtenir des réponses.

There are two pipeline associations which have helped us a great deal. Marine is a lot tougher, because we have East and West Coast fishermen, Great Lakes ships, and off-shore ships. Most of the shipping that comes from offshore is registered in other places. It is hard to sit down in a room like this with the marine community and have a discussion with them. We have to catch it bit by bit, and it is taking us longer. It is also the mode that was required to accept the most change when this philosophy came into place.

**Senator Atkins:** With the cutbacks, say, to the Coast Guard, are they doing their job? There is a sense out there that in many areas — and with the cutbacks that have been implemented — the Coast Guard are not doing to the maximum the kind of responsibilities that they must carry out in terms of marking waterways and so on.

When it is cutting back on different organizations, does the safety board have any influence on the government to the point where they might change their mind and reprioritize things that relate to safety?

**Mr. Johnson:** By being a reactive agency in general, there is little opportunity for us to set their priorities before they make their decisions. After they have taken their decisions and it is in place and operating, if we investigate marine accidents and it appears that buoys have not been moved, things have not been inspected, or whatever, that will be part of our public report. That will be brought to the attention of the Minister of Fisheries, who will be required to respond. That exchange is then public. That is the best way to bring about any changes that might be required.

It has always been part of the philosophy that we should not have the right to direct the changes, but we certainly have an obligation. If we do a good, serious investigation of something and it takes us one year to get the report out but we have thought about it a lot and we say, "This looks like it is wrong," we do not intend to say it once and let it go away if no one pays attention to us.

In the early days, when the board was new, we were a bit tentative. We would look at things and, if people disagreed with us, we were not so confident in our own abilities that we would say too much about it, but we are now to the point where we are pretty confident. If we are pretty sure that we are correct and we say something and the minister has not replied, you can be sure that the board will be heard from again.

**Senator Atkins:** I hope that is true.

**The Chairman:** You now have the problem area. Time is running out. I do not know when you will be able to appear again, but, in three or four minutes or less, could you touch upon the question of accident investigation in the Canadian Armed Forces and the military side of it? Is this a question that we must examine? It is not irrelevant by any stretch of the imagination, but is it or is it not a question that we should be addressing in continuing this type of investigation?

I fought long and hard for independence, but the separation of the regulatory board from the administrative body is being perpetuated in the Canadian Armed Forces. It is so small now that

Il existe deux associations qui nous ont beaucoup aidé. Les contacts dans l'industrie du transport maritime sont beaucoup plus difficiles, du fait qu'il faut traiter avec les pêcheurs de la côte est et de la côte ouest, avec les navires des Grands Lacs et avec des transporteurs étrangers. La plupart des navires qui viennent du large battent pavillon étranger. Il est donc difficile de rencontrer les membres de cette industrie. Il faut le faire à la pièce, ce qui prend plus de temps. C'est aussi le mode de transport qui a dû vivre les plus grands bouleversements quand la nouvelle politique a été mise en oeuvre.

**Le sénateur Atkins:** En dépit des compressions effectuées, par exemple à la Garde côtière, font-ils leur travail? Certains estiment que, souvent — et depuis les compressions —, la Garde côtière n'assume pas totalement le genre de responsabilités qui lui ont été confiées, par exemple le balisage des voies navigables.

Quand le gouvernement réduit les fonds affectés aux différents organismes, le Bureau de la sécurité a-t-il l'influence voulue pour le faire revenir sur sa décision et l'inciter à accorder à nouveau la priorité aux questions de sécurité?

**M. Johnson:** Comme, en règle générale, nous agissons après coup, nous n'avons pas beaucoup d'influence sur ce genre de décision. Une fois la décision prise et exécutée, si nous enquêtons sur des accidents maritimes et qu'il nous semble que les balises n'ont pas été placées, que les inspections n'ont pas été faites comme il se devait, et cetera, cela figurera dans notre rapport public. La question sera alors portée à l'attention du ministre des Pêches qui sera obligé d'y répondre. L'échange est alors public. C'est la meilleure façon d'obtenir les changements requis.

On a toujours eu pour principe de ne pas nous donner le pouvoir d'imposer les changements, mais nous avons certes une obligation. Si nous menons une enquête valable et sérieuse — même s'il faut un an avant de déposer notre rapport —, et que, tout bien considéré, nous estimons que quelque chose cloche, ce n'est pas notre intention de le dire sans revenir à la charge si nul n'y donne suite.

Au début, lorsque le bureau en était à ses balbutiements, nous procédions à tâtons. Nous faisons enquête et, s'il y avait désaccord, nous n'étions pas assez sûrs de nous pour parler haut et fort. Nous avons pris pas mal d'assurance depuis lors. Si nous sommes sûrs de ce que nous avançons et que le ministre ne répond pas, les choses n'en restent pas là.

**Le sénateur Atkins:** J'espère que c'est vrai.

**Le président:** Nous connaissons maintenant le coeur du problème. Il reste peu de temps. J'ignore quand vous pourrez à nouveau venir témoigner, mais, en trois ou quatre minutes au plus, pourriez-vous nous parler des enquêtes sur les accidents dans les Forces armées canadiennes et de la dimension militaire? Est-ce une question sur laquelle il faudrait se pencher? Elle n'est pas sans rapport, loin de là, mais est-ce, oui ou non, une question à laquelle il faudrait s'arrêter?

Je me suis longtemps battu en faveur de l'indépendance de l'organisme de réglementation par rapport à l'appareil administratif au sein des forces armées canadiennes. La différence



you cannot have an accident without an investigator knowing that accident, that victim, that person, or someone in his family who went to university with him. It is too close, as the armed forces get smaller and smaller in numbers. I am not questioning their capacity in any way; I just wonder if it is time to ask this question. Perhaps you might say a word about that. If you chose not to do so, I understand.

**Mr. Johnson:** We work closely with the military accident investigators. We have derived a number of our staff from the military. I agree, but, technically, I think they do a good job in aviation at least. Philosophically, they are quite enlightened in the way they dealt with those people who had accidents, and they taught those of us in the civilian world some things.

Concerning the question you raise about conflict of interest, the situation in the military today is parallel to what it was in Transport before. It is up to people other than public servants to decide whether national security and that sort of thing is so well served by having it in one place that it should be left there, or whether the conflict of interest is the greater issue right now. I do not think I could give you much advice on that.

**The Chairman:** That is fine. Do you want to deal briefly with the problems as you see them?

**Mr. Johnson:** There are very few problems, as far as I am concerned, but let me go to what I have.

We have the problems of being a pioneer — that is, being the first one in the business and having to teach everyone about the new philosophy and how we are trying to operate. It is not a problem to complain about; it is something to work our way through.

The refinements to the statute that I mentioned will be coming forward soon. Things such as providing information to the police, the amount of involvement of the regulatory agency, the protection of some confidential information and so on are all being tidied up in the amendments. Any of those things that we are aware of that affect the operation of the board and its administrative tidiness will come forward. In addition to that, there will be probably a few amendments that reflect some of the desires of the government to have part-time members where they have reason to appoint them and things like that. We are fortunate in that everything we have seen in the last six years that seems to need adjusting is covered in there.

There is an open question that we have not addressed, namely, interprovincial trucking. We have taken a position within the agency that, unquestionably, that portion of interprovincial trucking is federally regulated and any accidents within that activity are also under the control of the Department of Transport. That conflict of interest exists. However, I do not know whether the government wants to tolerate it and whether it wants to get into the federal-provincial things that go along with that. If it were to come out of there, whether it should come to our agency or to someone else is something that we, as public servants, do not need

entre les deux est actuellement si ténue qu'un accident ne peut survenir sans que l'enquêteur ne le sache, qu'il ne connaisse la victime, qu'il n'ait fréquenté l'université avec elle ou avec un membre de sa famille. La trop grande proximité s'intensifie, à mesure que les forces armées s'amenuisent en nombre. Je ne mets pas en doute la capacité de l'organisme; je me demande seulement s'il n'y a pas lieu de se poser la question. Vous avez peut-être quelque chose à dire à ce sujet. Par contre, si vous décidez de ne rien dire, je comprendrai.

**M. Johnson:** Nous travaillons en étroite collaboration avec les enquêteurs d'accidents militaires. En fait, plusieurs de nos enquêteurs viennent des forces armées. Je suis d'accord avec vous, mais, sur le plan technique, j'estime qu'ils font du bon travail, du moins dans le secteur de l'aviation. En principe, ils connaissent fort bien la façon de traiter les gens qui ont des accidents et ils nous ont appris, à nous les civils, bien des choses.

Pour ce qui est des conflits d'intérêts, la situation, dans le monde militaire contemporain, ressemble à ce qui prévalait auparavant au ministère des Transports. Ce n'est pas aux fonctionnaires de décider s'il convient mieux, dans l'intérêt de la sécurité nationale et de ce genre de choses, de maintenir le statut quo ou s'il vaut mieux éviter la possibilité de conflits d'intérêts. Je ne crois pas pouvoir vous être très utile sur ce point.

**Le président:** Je comprends. Pouvez-vous nous parler brièvement des problèmes tels que vous les voyez?

**M. Johnson:** Il y en a très peu, mais voyons ce qu'il y a.

Le fait d'être des pionniers, c'est-à-dire d'être les premiers à faire ce genre de travail et de devoir faire comprendre le nouveau principe aux autres, ainsi que les nouvelles façons de faire, cause des difficultés. Je ne m'en plains pas; je dis qu'il faut y travailler.

Comme je l'ai déjà dit, la loi sera modifiée sous peu. Les modifications apporteront des précisions en ce qui concerne les renseignements divulgués à la police, le degré de participation de l'organisme de réglementation, la protection de certains renseignements confidentiels, et ainsi de suite. Le bureau verra à éclaircir tout ce qui influe sur son fonctionnement et sur son bon ordre administratif. De plus, il y aura probablement quelques modifications visant à concrétiser la volonté du gouvernement d'avoir des membres à temps partiel, lorsqu'il y a lieu, et cetera. Les modifications portent heureusement sur tous les points qui nous ont semblé, au cours des six dernières années, comporter des lacunes.

Il reste une question dont nous n'avons pas parlé, soit le transport par camion interprovincial. Il est incontestable que la réglementation de ce secteur d'activité relève du gouvernement fédéral et que tout accident survenant dans ce secteur est aussi du ressort du ministère des Transports. Il existe donc un conflit d'intérêts. Cependant, j'ignore si le gouvernement souhaite le tolérer et s'il veut prendre en charge les dossiers fédéraux-provinciaux qui en découlent. Si le gouvernement fédéral décidait de s'en tenir loin, nous, les fonctionnaires, n'aurions pas à nous préoccuper de savoir si la question doit relever de notre organisme

to be concerned about. As a Canadian, yes, the conflict of interest is there. There is no question about that.

I do not want to sound acquisitive, but the United Kingdom has a health and safety secretariat. Finland and Sweden have accident investigation agencies that have mandates much broader than transportation. That is something that we might want to have a look at some day. Whether it would be appropriate for Canada or not is another question.

That is about it. We do not have an extra penny, but we have enough to do the job.

**Senator Adams:** We can get into the estimates for the cost. In 1993-94, you spent \$27 million. In 1996-97, you went down to \$23 million. Is that because of fewer accidents or because you have cut down on your staff?

**Mr. Johnson:** All sorts of things have been happening. Part of what has been happening is, over the six years we have been in operation, we have become a little more efficient at doing things. We can do more work with fewer people. Our people are better trained. They are more effective than they were.

Part of what has happened is we are not doing some things we used to do. We used to investigate every little aviation accident, and now we do not. We simply say, "It is very sad there was an accident, terribly sad if someone one was killed in that accident. It does not look like there is anything there that will tell us about the transportation system. You will have to depend on the police and the coroner for their report."

In cooperation with the coroner, any time there is a fatal air accident that we do not investigate, the coroner usually says, "Will you come out and give us a day or two of your expertise?" Without doing our own investigation, we can give support, and he can put into his report what he needs. That seems to work quite well.

This does not leave everyone with a warm feeling. On the other hand, I think Canadians realize that we cannot have all of the things we used to have.

**Senator Adams:** Do you work along with workers compensation boards?

**Mr. Johnson:** A little bit, yes.

**Senator Adams:** We have people in construction up in the territories who are doing more and more for less money. Do you have anything to do with construction and that type of thing?

**Mr. Johnson:** We do not have anything to do with construction unless there is a helicopter or a ship bringing a crew in to a construction site. Where there is a transportation accident, people from workers compensation generally defer to us to do the analysis. Where there is an industrial accident, they do it. Where it is grey, we have been able to work it out.

ou d'un autre. En tant que Canadien, je constate qu'il existe effectivement un conflit d'intérêts.

Je ne voudrais pas vous sembler avide. Cependant, il existe, au Royaume-Uni, un secrétariat de la santé et de la sécurité. La Finlande et la Suède ont donné à leurs organismes d'enquête des mandats beaucoup plus larges que le simple transport. Il faudra peut-être étudier cette question un jour. Par contre, savoir si le Canada a intérêt à les imiter est une autre paire de manches.

C'est à peu près tout ce que j'avais à dire. Nous n'avons pas d'argent en trop, mais nous n'en manquons pas non plus. Nous en avons assez pour faire notre travail.

**Le sénateur Adams:** Passons aux prévisions de coûts. En 1993-1994, vous avez dépensé 27 millions de dollars. En 1996-1997, vos dépenses sont passées à 23 millions de dollars. Est-ce parce qu'il y a eu moins d'accidents ou parce que vous avez réduit votre personnel?

**M. Johnson:** Il s'est passé toutes sortes de choses, entre autres le fait qu'au cours de nos six années de fonctionnement, nous sommes devenus un peu plus efficaces. Nous pouvons donc faire plus avec moins. Nos gens sont mieux formés. Ils sont plus efficaces qu'ils ne l'étaient.

Par ailleurs, nous ne faisons plus les choses de la même façon qu'auparavant. Nous avions l'habitude d'enquêter sur chaque petit accident d'aviation, ce que nous ne faisons plus. Nous nous contentons de dire: «Nous sommes navrés qu'il y ait eu un accident et que quelqu'un soit mort. Cependant, l'accident ne semble pas pouvoir nous apprendre quoi que ce soit au sujet du système de transport. Il vaut mieux attendre le rapport d'enquête de la police et du coroner».

En effet, chaque fois que survient un accident d'aviation dans lequel il y a des morts et au sujet duquel nous ne faisons pas enquête, le coroner dit habituellement: «Pouvez-vous nous prêter pendant un jour ou deux votre expertise?» Sans mener notre propre enquête, nous pouvons offrir du soutien. Le coroner peut s'en servir pour rédiger son rapport. Cette façon de faire semble donner d'excellents résultats.

La méthode ne plaît pas à tous. Par contre, les Canadiens se rendent compte, je crois, que nous ne pouvons plus continuer comme dans le passé.

**Le sénateur Adams:** Collaborez-vous avec les commissions d'accidents du travail?

**M. Johnson:** Un peu, oui.

**Le sénateur Adams:** Dans les territoires, les travailleurs de la construction ont de plus en plus à faire tout en étant moins bien payés. Vous préoccupez-vous des accidents de construction et de ce genre de choses?

**M. Johnson:** Non, à moins qu'il y ait eu un hélicoptère ou un bateau qui transportait des travailleurs jusqu'au chantier de construction. Lorsque survient un accident de transport, les commissions d'accidents du travail nous laissent en règle générale le soin de faire l'analyse. Par contre, s'il s'agit d'un accident industriel, ce sont elles qui s'en chargent. Lorsque la situation est plus ambiguë, nous avons réussi à trouver des façons de faire.



**Senator Atkins:** Does the board, before a final reports are filed or made public, contact the people if they feel there is a blatant or obvious deficiency that must be addressed?

**Mr. Johnson:** Yes. There are a few obligations in there.

Right from the very beginning, the day that we get the report of the occurrence, any time we see something which requires urgent safety action, we have a statutory obligation to make a recommendation to deal with that. Before people get their public report, they will get the draft report which has the findings in it.

**Senator Atkins:** There is no change between anyone getting a draft report and a final report?

**Mr. Johnson:** Yes. If someone said the serial number was some sequence of numbers or we had said that and they said no, it was some other, we will change that. If they said, "Well, you looked at this and this is the conclusion you came to, but you have not looked at this other part of it; you missed that. You should take that into account," we will redo it and perhaps come to another conclusion.

If the conclusions are significantly different, we have a second round of the confidential draft. The fellow who looked absolutely happy the first time may not be happy the second time. We do not intend to surprise anyone.

**The Chairman:** I serve you notice that we have just begun. It has been a very interesting hour and a half. We are most appreciative, Mr. Johnson, for your evidence this morning.

When we have you back again, we may be wanting to look at the causes of accidents. We might want to ask you, from your experience and the experience of the board, what causes accidents. We might look for the major safety problems or ask you your opinion as to what they might be in Canadian transportation in our transportation network. We look forward to seeing you again.

The committee adjourned.

**Le sénateur Atkins:** Avant que le rapport final ne soit déposé ou rendu public, le bureau communique-t-il avec certaines personnes, s'il estime qu'il faut combler une lacune flagrante ou évidente?

**M. Johnson:** Oui. Nous avons tout de même quelques obligations.

Dès le début, à partir du jour même où nous parvient le rapport d'incident, si nous constatons un besoin pressant de mesures de sécurité, nous avons l'obligation législative de faire une recommandation en ce sens. Avant que le rapport ne soit rendu public, nous faisons parvenir aux responsables le rapport provisoire faisant état de ces constatations.

**Le sénateur Atkins:** Est-ce qu'il se passe quelque chose entre l'étape de l'ébauche et le rapport final?

**M. Johnson:** Oui. Si quelqu'un nous dit que nous avons commis une erreur en ce qui a trait aux numéros de série, par exemple, nous apporterons un changement. Si l'on nous dit: «Vous avez examiné un aspect du problème et en êtes venus à une conclusion, mais vous en avez oublié un autre dont vous devriez tenir compte», nous reprendrons alors le rapport et en viendrons peut-être à une autre conclusion.

Si les conclusions sont très différentes, nous envoyons une nouvelle ébauche confidentielle. La personne qui semblait tout à fait satisfaite la première fois peut ne pas l'être la deuxième. Nous n'avons pas l'intention de surprendre personne.

**Le président:** Je vous signale que nous commençons à peine. L'heure et demie que nous avons passé ensemble a été très intéressante. Nous vous remercions, monsieur Johnson, du témoignage que vous avez présenté ce matin.

Lorsque vous comparâtes de nouveau devant le comité, il se peut que nous examinions les causes des accidents. Nous pourrions peut-être vous demander, d'après votre expérience et d'après celle du bureau, ce qui cause les accidents. Nous pourrions chercher les principaux problèmes de sécurité du transport au Canada ou vous demander ce qu'ils pourraient être au sein de notre réseau de transport. Nous sommes enchantés à la perspective de vous revoir.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

**Tuesday, November 5, 1996**

*From the Department of Transport:*

Ron Jackson, Assistant Deputy Minister, Safety and Security  
Group;

Gaétan Boucher, Acting Director General, Safety and Security  
Secretariat.

**Thursday, November 7, 1996**

*From the Transportation Safety Board of Canada:*

Kenneth A. Johnson, Executive Director.

**Le mardi 5 novembre 1996**

*Du ministère des Transports:*

Ron Jackson, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et  
sûreté;

Gaétan Boucher, directeur général intérimaire, Secrétariat de  
la sécurité et sûreté.

**Le jeudi 7 novembre 1996**

*Du Bureau de la sécurité des transports du Canada:*

Kenneth A. Johnson, directeur exécutif.





Second Session  
Thirty-fifth Parliament, 1996

Deuxième session de la  
trente-cinquième législature, 1996

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Standing Senate Committee on  
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des  
Transports et des communications*

*Proceedings of the Subcommittee on*

*Délibérations du sous-comité de la*

# Transportation Safety      Sécurité des transports

*Chair:*  
The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

---

*Président:*  
L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

---

Tuesday, November 26, 1996  
Thursday, November 28, 1996

---

Le mardi 26 novembre 1996  
Le jeudi 28 novembre 1996

---

Issue No. 2

Fascicule n° 2

The State of Transportation Safety in Canada

L'état de la sécurité des transports au Canada

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chair*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C.	Roberge
(or Graham)	
* Lynch-Staunton	
(or Berntson)	

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 3)

## LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

*Président:* L'honorable J. Michael Forrestall

*Vice-président:* L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p.	Roberge
(ou Graham)	
* Lynch-Staunton	
(ou Berntson)	

\* *Membres d'office*

(Quorum 3)



MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 26, 1996

(4)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 3:34 p.m. this day, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

*Members of the subcommittee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall and Mercier. (4)

*Other senator(s) present:* The Honourable Senators Spivak and Stratton.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996. (See *Issue no. 1, dated November 7, 1996, for full text of Order of Reference.*)

WITNESSES:

Barbara Butler

*From the Railway Safety Act Review Committee:*

Maurice C. Engels, Former Chair;

Armand Goguen, Former Member.

*From NAV CANADA:*

Gilles Rodrigue, Assistant to the President, Safety and Quality;

Terry Kelly, Manager for Safety Policy.

*From the Canadian Automobile Association:*

Brian Hunt, President,

Richard J. Godding, Vice-president, Corporate and Public Affairs;

Rosalinda Weisbrod, Manager, Traffic Safety.

Barbara Butler made a statement and answered questions.

The Honourable Senator Spivak moved that the presentation by Barbara Butler be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See *Appendix 6050-2.35/T1,6, "1"*).

The witnesses from the Railway Safety Act Review Committee made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Railway Safety Act Review Committee be filed with the clerk of the committee as *Exhibit 6050-2.35/T1 - "3"*.

The witnesses from NAV CANADA made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 26 novembre 1996

(4)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 15 h 34, sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

*Membres du sous-comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall et Mercier. (4)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Spivak et Stratton.

*Également présents:* John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité poursuit l'examen de l'état de la sécurité des transports au Canada, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 du 7 novembre 1996.*)

TÉMOINS:

Barbara Butler.

*Du comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire:*

Maurice C. Engels, ancien président;

Armand Goguen, ancien membre.

*De NAV CANADA:*

Gilles Rodrigue, adjoint du président, Sécurité et contrôle de la qualité;

Terry Kelly, gestionnaire des politiques de sécurité.

*De l'Association canadienne des automobilistes:*

Brian Hunt, président;

Richard J. Godding, vice-président, Affaires corporatives et publiques;

Rosalinda Weisbrod, chef, Sécurité de la circulation.

Barbara Butler fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable sénateur Spivak propose de faire imprimer l'exposé de Barbara Butler en annexe des procès-verbaux et témoignages de la séance (*voir l'annexe 6050-2.35/T1,6, «1»*).

Les témoins représentant le comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE l'exposé des représentants du comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35/T1 - «3»*).

Les témoins représentant NAV CANADA font une déclaration et répondent aux questions.

It was agreed, — THAT the presentation by NAV CANADA be filed with the clerk of the committee as *Exhibit 6050-2.35/T1 - "4"*.

At 6:00 p.m., the meeting was suspended.

At 7:27 p.m., the meeting resumed.

The witnesses from the Canadian Automobile Association made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Canadian Automobile Association be filed with the clerk of the committee as *Exhibit 6050 -2.35/T1 - "5"*.

At 8:15 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, November 28, 1996

(5)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 12:06 p.m. this day, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

*Members of the subcommittee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon and Forrestall. (3)

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996. (See *Issue no. 1, dated November 7, 1996, for full text of Order of Reference.*)

WITNESSES:

*From the Canadian Coast Guard:*

Michael A.H. Turner, Acting Commissioner.

*From Canadians for Responsible and Safe Highways:*

Darrell Richards, Director, Research and Information.

The witnesses from the Canadian Coast Guard made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by the Canadian Coast Guard be filed with the clerk of the committee as *Exhibit 6050-2.35/T1 - "6"*.

The witnesses from Canadians for Responsible and Safe Highways made a statement and answered questions.

It was agreed, — THAT the presentation by Canadians for Responsible and Safe Highways be filed with the clerk of the committee as *Exhibit 6050-2.35/T1 - "7"*.

Il est convenu — QUE l'exposé présenté par les représentants de NAV CANADA soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35/T1 - «4»*).

À 18 heures, la séance est suspendue.

À 19 h 27, la séance reprend.

Les témoins représentant l'Association canadienne des automobilistes font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — QUE l'exposé présenté par les représentants de l'Association canadienne des automobilistes soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2,35/T1 - «5»*).

À 20 h 15, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le jeudi 28 novembre 1996

(5)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 12 h 06, sous la présidence de l'honorable J. Michael Forrestall (*président*).

*Membres du sous-comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon et Forrestall. (3)

*Également présents:* John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller spécial; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité poursuit l'examen de l'état de la sécurité des transports au Canada, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 du 7 novembre 1996.*)

TÉMOINS:

*De la Garde côtière canadienne:*

Michael A.H. Turner, commissaire par intérim.

*De Canadians for Responsible and Safe Highways:*

Darrell Richards, directeur, Recherche et Information.

Le témoin représentant la Garde côtière canadienne fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — QUE l'exposé présenté par le représentant de la Garde côtière canadienne soit déposé auprès du comité (*pièce 6050-2.35/T1 - «6»*).

Le témoin représentant Canadians for Responsible and Safe Highways fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — QUE l'exposé présenté par le représentant de Canadians for Responsible and Safe Highways soit déposé auprès du greffier du comité (*Pièce 6950-2.35/T1 - «7»*).



At 1:51 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

À 13 h 51, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

*Le greffier du sous-comité,*

Timothy Ross Wilson

*Clerk of the Subcommittee*

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 26, 1996

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 3:34 p.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

**Senator J. Michael Forrestall** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** Honourable senators, we have with us today Ms Barbara Butler, Mr. Engels, Mr. Goguen and others, touching on the question of safety in Canada.

Ms Butler, gentlemen, we are pleased that you could be with us today and we look forward to your presentations. I should point out that, although our hearings are rather informal and we are not too rigid with respect to time, we will be hearing from other witnesses this afternoon. With that in mind, would you please make your presentations.

**Ms Barbara Butler:** I wish to thank the committee for giving me the opportunity to speak about this one aspect of transportation safety. It is a specific issue that is facing all modes of transportation right now, and I am referring to workplace alcohol and drug issues. I hope the information I provide will assist you as you hear from other witnesses and review the topic. Although I recognize that there are certainly a substantial number of other safety issues you will be dealing with, I think this one is very current to the industry right now.

You will see from the Notice of Meeting that I am not affiliated with any one organization; consequently, senators may be wondering why they should hear from Barbara Butler. Let me give you, therefore, a little context on what I have done in the past with the issue, so you can see where my comments are coming from.

When I was with Transport Canada in the late 1980s, I had the opportunity to work with the U.S. government to get the postponement for foreign operations. That is why we were not regulated by the U.S. government for the past several years. I also was responsible for a variety of safety studies that were undertaken to look at alcohol and drug issues in transportation, and that led to the development of the government strategy in 1990.

Since 1989 I have been working in the private sector with government departments, employer assistance organizations, addictions organizations, labour groups and companies of all sizes, and in all sectors, to help them try to address workplace alcohol and drug issues. The companies I have worked with include oil and gas, construction, manufacturing, finance, utilities, health care, pulp and paper, and many others. I have, therefore, been able to gain a perspective on some of the critical issues that you may

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 26 novembre 1996

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications s'est réuni aujourd'hui à 15 h 34 pour examiner l'état de la sûreté et de la sécurité des transports au Canada.

**Le sénateur J. Michael Forrestall** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président:** Chers collègues, nous accueillons aujourd'hui Mme Barbara Butler, M. Engels, M. Goguen et d'autres personnes encore pour étudier la question de la sécurité au Canada.

Mme Butler, messieurs, c'est avec plaisir que nous vous accueillons ici aujourd'hui, et que nous écouterons vos exposés. Je précise d'emblée que, bien que nos audiences se déroulent de manière assez informelle et que nous ne soyons pas inflexibles au niveau du chronométrage, d'autres témoins encore sont prévus pour cet après-midi. Cela étant dit, je vais maintenant vous demander de nous présenter vos exposés.

**Mme Barbara Butler:** Je tiens d'abord à remercier le comité de m'avoir fourni cette occasion d'aborder cet aspect précis du dossier de la sécurité des transports. Il s'agit d'un problème auquel doivent actuellement faire face tous les modes de transport. J'entends par cela les problèmes de l'alcool et de la drogue en milieu de travail. J'espère que les informations dont je vais faire état vous seront utiles lors des autres témoignages et tout au long de votre examen de la question. Je sais que vous allez vous pencher sur un nombre considérable de questions liées à la sécurité, mais je pense que ce problème précis retient actuellement beaucoup d'attention de l'industrie des transports.

L'Avis de séance vous permet de constater que je ne suis affiliée à aucune organisation particulière et, par conséquent, vous vous demanderez peut-être pourquoi les membres du Sénat devraient recueillir le témoignage de Barbara Butler. Si vous le voulez bien, je vais donc vous dire un peu comment il m'a été donné de m'intéresser à la question, afin que vous puissiez voir sur quoi je fonde mes observations.

J'étais à Transports Canada et, vers la fin des années 80, j'ai eu l'occasion de travailler auprès du gouvernement des États-Unis afin d'obtenir un report pour ce qui est des activités à l'étranger. C'est pour cela que depuis ces dernières années, nos activités ne sont plus réglementées par le gouvernement des États-Unis. J'ai également été chargée de diverses études sur la sécurité et sur les problèmes précis que l'alcool et la drogue posent dans le domaine des transports. Ces travaux sont à l'origine de la stratégie adoptée en 1990 par le gouvernement.

Depuis 1989, je collabore, au sein du secteur privé, avec divers ministères, des organisations qui s'intéressent aux problèmes de la toxicomanie, des organisations syndicales et de petites et grandes entreprises dans tous les secteurs, pour les aider à faire face aux problèmes de drogue et d'alcool en milieu de travail. Il s'agit aussi bien d'entreprises gazières et pétrolières, d'entreprises de construction, de manufacturiers, de sociétés de finance, que d'entreprises de services publics, de soins de santé, de pâtes et



want to consider. Specifically in the transportation sector, I have worked with such companies as Pearson airport, which is becoming a company, CN Rail, Socanav in the shipping area, all of the federal and provincial bus and truck associations, all transportation businesses in the Irving group of companies, and in the last year and a half I have worked with over 400 bus and truck companies as they have tried to grapple with the cross-border issues.

With that background I would like to be able to give you some assistance and understanding of the range of issues that may come before you as you deal with transportation safety. I will look at the reasons why Canadian companies are developing policies, give you a brief background on the impact of alcohol and drugs, the status of the Canadian government activities, and certainly the status of the U.S. government activities, because I am aware that you are looking at comparative issues as well.

I will give you a brief overview on drug testing, the most controversial part of this issue, and identify some areas that you may want to explore as you look further. Please feel free to jump in with questions at any time; I am quite happy to dialogue. I will just go through the presentation in the order I have outlined.

There is considerable work being done right now in Canada on policy development. A lot of companies are recognizing that drug use directly affects performance. When I say "drug use", I mean that alcohol and other drugs directly affect performance. Drug use also leads to a number of liabilities around safety that companies need to address.

In addition, U.S. regulations currently are going to be expanded to cover all cross-border truck and bus activities. In fact, anyone who ships a product, and anyone who contracts to have a product shipped, must ensure that it is being shipped by someone qualified to meet the full requirements of the regulations. I will be telling you a bit more about those later. It is a significantly different approach to the issue than Canada has taken to date.

A number of U.S. companies are expecting their Canadian subsidiaries to have programs, so there is pressure from American companies with strong alcohol and drug programs to ask, "What is different in Canada? We want you to have a policy."

Finally, because you cannot contract away safety, companies that have strong policies are expecting their contractors also to meet the same standards. Because of all these pressures a lot of companies in every sector are looking at the issue, and needless to say, because of public and transportation safety, the transportation companies are taking a leadership role in looking at this.

papiers, et de nombreuses autres. Cela m'a permis de me faire une idée sur certains des problèmes essentiels qui retiendront votre attention. Dans le domaine précis des transports, j'ai travaillé avec des sociétés telles que l'aéroport Pearson, qui se mue actuellement en entreprise, les chemins de fer Canadien National, dans le domaine maritime, la Socanav, avec toutes les associations fédérales et provinciales d'entreprises de transport par autobus et par camion, toutes les entreprises de transport du groupe Irving et, au cours des 18 derniers mois, j'ai travaillé avec plus de 400 sociétés de transport par autobus et par camion aux prises avec des problèmes transfrontaliers.

C'est en raison de cette expérience que je voudrais contribuer à une meilleure compréhension des problèmes divers dont vous aurez à connaître en matière de sécurité des transports. Je vais examiner pourquoi des entreprises canadiennes élaborent actuellement des politiques en ce domaine, résumant les effets que peuvent avoir les drogues et l'alcool et examinant ce que fait actuellement le gouvernement canadien et aussi le gouvernement des États-Unis car je sais que votre examen se veut également comparatif.

J'exposerai rapidement aussi la question du dépistage, l'aspect le plus controversé du problème, et je cernerai certaines questions sur lesquelles vous entendrez peut-être vous pencher. Je suis tout à fait ouverte au dialogue et je vous demande de ne pas hésiter à intervenir dès que vous avez une question à poser. Je vais maintenant prononcer mon exposé en suivant l'ordre que je vous ai indiqué.

Des efforts considérables sont actuellement en cours au Canada en vue d'élaborer des politiques en ce domaine. De nombreuses compagnies reconnaissent de plus en plus que les drogues ont un effet direct sur le travail et sur la productivité. J'entends par drogues, l'alcool ainsi que diverses autres drogues. Les drogues posent également des risques au niveau de la sécurité, risques sur lesquels les compagnies doivent se pencher.

J'ajoute que les réglementations américaines s'appliqueront bientôt à tous les camions et à tous les autobus traversant la frontière. Je dirais même que toute personne expédiant quelque chose, toute personne passant contrat en vue de faire expédier quelque chose, devra dorénavant s'assurer que le transporteur répond à toutes les conditions réglementaires prévues. J'apporterai un peu plus tard d'autres précisions sur ce point. C'est dire que l'approche adoptée par les autorités américaines en ce domaine s'éloigne sensiblement de celle que le Canada a retenue jusqu'ici.

Plusieurs compagnies américaines entendent que leurs filiales canadiennes élaborent des programmes en ce domaine, et les sociétés américaines qui ont effectivement adopté des programmes très complets en matière d'alcool et de drogues sont portées à demander «Pourquoi en serait-il autrement au Canada? Nous tenons à ce que vous adoptiez vous aussi une politique en ce domaine.»

Et enfin, étant donné qu'on ne peut pas véritablement sous-traiter les questions de sécurité, les entreprises qui ont adopté en ce domaine une politique de fermeté s'attendent à ce que leurs sous-traitants s'alignent sur un certain nombre de critères. Étant donné ces diverses pressions, beaucoup d'entreprises dans tous les secteurs se penchent actuellement sur la question et il est inutile

Now, our big issue, and the issue you need to be aware of, is that any substance can affect a person's ability to operate safely. Substances are used and abused for a number of reasons. They are used for medical and health reasons. They can be used for recreational purposes: to get high, for euphoria, relaxation. But they can also be used by some people to escape from reality, and for other people they are used to deal with withdrawal problems.

When we talk about public safety then, the issue is the responsible use of substances. And in some cases "no use" will be the only responsible standard. There is considerable data in the United States on this issue, but I think we need to focus on what we have in Canada, and we have a lot of information. It is not an epidemic in Canada, but there is change in use patterns all the time.

Marijuana use in Canada is up from the last Health Canada survey. Student drug use is up for the first time in seven to ten years. Substance abuse is at levels that are leading to unacceptable impacts on health and safety and a high cost to society. In comparison to Americans, we drink more. Our levels of street drug use are lower, but that differential is decreasing so rapidly that they are almost comparable.

In the transportation sector, we are lucky to have had the Transport Canada surveys that were undertaken in 1989, but some work was also done by the Alberta Alcohol and Drug Abuse Commission, AADAC for short, and I thought that the information on this overhead might help to show what is happening in transportation.

In general, the use of alcohol by transportation employees at work is 79 per cent compared to 80 per cent in all industries. Thirteen per cent, a fairly high number, are moderate to heavy drinkers, but less than one per cent classify themselves as extremely heavy drinkers. Street drug use is very high in transportation, and I think that is a concern. Eleven per cent report that they have used street drugs in the last year.

To me, the most significant information from this survey is that a quarter of the respondents felt that drug use and alcohol use were extremely or moderately serious problems in their own company. Whether they will report that their own drug use may be affecting their operations is questionable, but they are reporting

de préciser, étant donné l'impératif de la sécurité du public, que les entreprises de transport sont à l'avant-garde.

Ce qu'il faut retenir c'est que des substances très diverses sont susceptibles de nuire à la sécurité en diminuant les facultés de l'opérateur. L'usage et l'abus de ces substances sont dus à un certain nombre de raisons. Il peut s'agir de raisons d'ordre médical ou tenant à la santé. Il peut s'agir de motifs d'ordre récréatif: euphorie, détente, et cetera. Mais, certaines personnes vont utiliser ces substances pour tenter de fuir la réalité alors que d'autres personnes les utiliseront pour atténuer les effets du sevrage.

S'agissant de la sécurité du public, la question qui se pose est celle d'un usage responsable de ces diverses substances. Dans certains cas, la seule norme que l'on puisse raisonnablement adopter sera celle d'une non-utilisation radicale. Il existe, aux États-Unis, une masse importante de données sur ce point, mais j'estime qu'il nous faut surtout nous pencher sur les données que nous avons recueillies ici au Canada et qui constituent, elles aussi, une masse considérable d'informations. On ne constate, en ce domaine, aucune épidémie dans notre pays, mais les paramètres de l'usage ou de la consommation de telles substances évoluent constamment.

D'après le dernier sondage effectué par le ministère fédéral de la Santé, la consommation de marijuana est en augmentation au Canada. On constate, pour la première fois depuis sept ou dix ans, une augmentation de la consommation de drogues chez les étudiants. La consommation abusive de ces produits atteint un niveau entraînant des effets inacceptables au niveau de la santé et de la sécurité ainsi que des coûts sociaux élevés. Nous avons tendance, ici, à boire plus que les Américains. Par contre, nous consommons relativement moins de drogues illicites qu'eux, mais cette différence diminue rapidement et les taux atteignent maintenant des niveaux à peu près comparables.

Dans le domaine des transports, nous avons pu bénéficier des enquêtes menées par Transports Canada en 1989, ainsi que de certains travaux menés par la Alberta Alcohol and Drug Abuse Commission, connue sous les initiales AADAC. J'ai pensé que les données que je projette ici permettraient de mieux saisir ce qui se passe actuellement dans le domaine des transports.

Disons, d'une manière générale, que 79 p. 100 des employés des transports consomment de l'alcool, le chiffre étant de 80 p. 100 pour l'ensemble des travailleurs canadiens. Treize pour cent, c'est-à-dire une proportion assez élevée, ont une consommation moyenne ou élevée, mais moins d'un pour cent des travailleurs se considèrent comme de très gros buveurs. La consommation de drogues illicites est très élevée dans les transports et j'y vois un problème. Onze pour cent des travailleurs de ce secteur ont déclaré avoir consommé des drogues illicites au cours de l'année qui s'écoule.

D'après moi, le plus important, dans cette enquête, est qu'un quart des personnes sondées estimaient que la consommation de drogues et d'alcool représentait, au sein de leur propre entreprise, un problème très grave ou assez grave. Il est peu probable qu'elles répondent que leur propre consommation de drogues nuit à leur



that what is happening in their businesses is of concern and is affecting safety.

We have had a considerable number of workplace surveys in Canada, including the AADAC survey, Imperial Oil and Transport Canada surveys, and a Gallup survey; in all of them we found that employed individuals are using alcohol and drugs at a similar rate to general society, but that the workers themselves are advising that it is causing accidents and other negative effects in the workplace. Alcohol is the most frequently reported contributor.

All employees in these surveys have had concerns about safety as a result of substance use. I would like to point out that the skills that are affected include everything from the physical side: motor functions, reaction time, concentration, and perception. However, substance use also affects decision-making. Alcohol and drug use could affect the decision-making of a committee like yours. It could affect the decision-making of people making safety policies. It is not just a matter of a gentleman or woman behind the steering wheel of a car or in the cab of a vehicle; it is that anyone making decisions can be affected.

But what we are concerned about is operating skills. I wanted you to be aware that alcohol can affect reaction time, tracking, vision, attention, co-ordination and comprehension — all skills that can affect safety. Marijuana affects short-term memory, alters the sense of time, reduces concentration, and affects reactions and co-ordination. Cocaine is also used in our transportation system. It creates restlessness, anxiety, sleeplessness and an inability to operate safely. There are other illicit drugs, as well as medications, that also affect safe operation, but I will not go into those in great detail. However, I would like to tell you a bit more about alcohol, because the surveys have told us that alcohol is most used by individuals in the transportation system.

The concern is that anything above zero per cent can affect someone's ability to operate safely. Even at the lowest blood-alcohol levels, well below the Criminal Code cut-off, safety can be affected. Because of this, and because of the studies that went into establishing this, the U.S. government established .02 per cent as the cut-off level; at anything above .02, drivers or operators cannot operate. At .04 per cent and above they are unqualified to maintain their certification. There are certain hurdles that they have to pass, and I will go through those in a little more detail, but I wanted you to know that, even at levels lower than the .08 we have in our Criminal Code, safety can be affected.

travail, mais elles ont répondu qu'il existe à cet égard un problème au sein de leur entreprise et que cela affecte la sécurité des opérations.

Nous disposons d'un nombre assez important de sondages effectués au Canada, sur les lieux de travail, y compris l'enquête menée par l'AADAC, deux enquêtes menées par la société pétrolière Imperial et par Transports Canada, ainsi qu'un sondage Gallup; tous les sondages démontrent que les travailleurs consomment autant d'alcool et de drogues que l'ensemble de la population, mais révèlent que les travailleurs reconnaissent eux-mêmes que cela entraîne parfois au travail des accidents ou autres conséquences regrettables. La cause la plus souvent citée est l'alcool.

Tous les employés interrogés dans le cadre de ces enquêtes ont dit que la consommation de ce type de substances leur inspirait de l'inquiétude au plan de la sécurité. Je précise que les aptitudes affectées concernent certes le côté physique: la motricité, les délais de réaction, la concentration et la perception, mais que l'utilisation de pareilles substances affecte également les aptitudes décisionnelles. L'alcool et la drogue pourraient, par exemple, affecter les aptitudes décisionnelles d'un comité tel que le vôtre, comme cela pourrait affecter les aptitudes décisionnelles des personnes chargées d'élaborer des politiques en matière de sécurité. Il ne s'agit donc pas tout simplement de celui qui conduit une automobile ou qui pilote tel ou tel autre type de véhicule; cela peut affecter toute personne ayant à prendre des décisions.

Mais, ce qui nous concerne particulièrement, ce sont les aptitudes liées à l'activité professionnelle. Je tenais donc à bien préciser que l'alcool peut affecter les délais de réaction, l'application, la vue, l'attention, la coordination et la compréhension — autant d'aptitudes étroitement liées à la sécurité. La marijuana agit sur la mémoire à court terme, modifie la perception temporelle, abaisse la concentration et affecte les réactions et la coordination. La cocaïne n'est pas, elle non plus, étrangère à notre système de transport. Cette drogue est cause de nervosité, d'angoisse, d'insomnie et elle est incompatible avec la sécurité. Il existe d'autres drogues illicites, ainsi que des produits pharmaceutiques qui nuisent à la sécurité, mais je n'entrerai pas davantage dans le détail. Cela dit, j'aimerais en dire un peu plus au sujet de l'alcool car les enquêtes qui ont été menées nous enseignent que c'est ce que consomment le plus les employés des transports.

Ce qui est préoccupant c'est que de très faibles quantités peuvent tout de même avoir pour effet d'amoindrir les facultés de personnes qui ont entre leurs mains la sécurité d'autrui. Même l'alcoolémie la plus faible, c'est-à-dire à des taux bien inférieurs aux taux prévus dans le Code criminel, affecte la sécurité. C'est en raison de cela, ainsi que des études qui ont permis de déceler ce phénomène, que le gouvernement américain a fixé le taux limite à 0,02 p. 100; tout taux supérieur à 0,02, interdit à un conducteur ou un opérateur de vaquer à ses tâches. Tout conducteur ou opérateur ayant dans le sang un taux d'alcool supérieur à 0,04 p. 100 se verra retirer son certificat d'aptitude. Un certain nombre de procédures sont prévues pour cela, et j'en parlerai de façon un peu plus détaillée, mais je tenais dès maintenant à préciser que même à des taux inférieurs au 0,08 prévu dans notre Code criminel, la sécurité peut être compromise.

I would also point out that medications, even when used as prescribed, can affect safe operation; and when mixed with alcohol they can have even greater impact. Therefore, many companies are looking at whether to require employees to report the use of medications when they are in a high-risk job, again because of the safety concerns.

The impacts are varied. Certainly, alcohol and drug use causes an increase in accidents, absenteeism, compensation, sick benefits and insurance claims. However, there are also impacts on the health of the business and the productivity of the company.

At the far end of the spectrum, there are legal liabilities associated with alcohol and drug use. That is why many companies are taking notice and are looking at whether they should have stronger standards for their employees. They are responsible. They are vicariously liable for the negligent acts of any employee working on their behalf. They can be sued if a drug- or alcohol-using employee affects the safety of their company.

**The Chairman:** You are talking about the Canadian situation?

**Ms Butler:** Yes, absolutely. This is within the Canadian perspective. This is what we have to be aware of. We have driver liability. No fault insurance does not protect a driver from the liabilities associated with impaired driving; if someone is driving on a company's behalf or in a company vehicle or operating rail equipment, et cetera, the company will be found liable.

There are also legal implications for hosting responsibilities. Many people are not aware that, when a company hosts a party, be it business hosting or the Christmas party, the golf tournament, or whatever, if anyone drinks past the point of intoxication, the company is then liable for that person's actions. The company was the server, the provider of the alcohol, so the company is then liable for the acts of, and the injuries to, that individual or the injuries to a third party who may be harmed. A lot of companies are now rethinking their hosting practices because of these concerns. In a recent case against Nike, the company was held liable for \$2 million for injuries caused to an employee who drank on the company site, because Nike had provided the alcohol.

There are some very serious issues that Canadian companies have to grapple with, going well beyond regulation. They have due diligence responsibilities through occupational health and safety; they also have to balance their responsibilities under

J'ajoute que des médicaments, même lorsqu'ils sont pris conformément au mode d'emploi, peuvent affecter la sécurité, et lorsque de tels produits sont mélangés à l'alcool, leurs effets peuvent être encore plus graves. De nombreuses compagnies envisagent donc d'exiger que tout employé occupant un poste sensible signale la prise de tout médicament en raison, justement, des risques que cela peut poser pour la sécurité.

Les effets possibles sont très divers. Il est clair que la consommation d'alcool ou de drogues entraîne une augmentation du nombre d'accidents, multiplie les absences, et augmente le nombre de demandes déposées au titre d'accidents du travail, des congés de maladie ou des remboursements d'assurance. Mais ce genre de choses pèsent également sur la santé de l'entreprise et sur sa productivité.

À l'autre extrémité des risques posés, on trouvera les responsabilités juridiques pouvant découler de la consommation d'alcool ou de drogues. C'est pour cela que de nombreuses compagnies se penchent activement sur la question et envisagent d'appliquer à leurs employés des critères plus exigeants. Car les entreprises engagent, en effet, leur responsabilité. Elles sont effectivement responsables des actes de négligence commis par un de leurs employés dans l'exercice de ses fonctions. Elles s'exposent donc à des poursuites en justice si la consommation, par un employé, de drogues ou de boissons alcoolisées affecte la sécurité des opérations.

**Le président:** Vous évoquez bien là la situation qui prévaut au Canada?

**Mme Butler:** Oui, tout à fait. C'est bien de la situation au Canada qu'il s'agit. Il faut donc savoir que le conducteur engage sa responsabilité. L'assurance sans faute ne met pas le conducteur à l'abri des responsabilités qu'il peut encourir lorsqu'il conduit avec des facultés affaiblies. Lorsque quelqu'un conduit pour le compte d'une entreprise, conduit un véhicule appartenant à la compagnie ou du matériel de chemin de fer, par exemple, c'est l'entreprise qui est responsable.

L'organisateur peut également voir engager sa responsabilité. Beaucoup de gens ignorent que, par exemple, lorsqu'une compagnie organise une fête, qu'il s'agisse d'une réception à l'intention de sa clientèle, d'une fête de Noël pour ses collaborateurs, d'un tournoi de golf ou autre manifestation, si l'un des invités s'enivre, c'est l'entreprise qui est responsable des agissements de cette personne. C'est la compagnie qui a servi, qui a fourni l'alcool, et c'est donc elle qui est responsable des agissements de l'individu en question, des blessures que celui-ci peut recevoir ou des blessures pouvant être causées à une tierce partie. C'est pour cela que de nombreuses compagnies repensent leur manière de mener ce type d'activités. Dans une affaire récente, la société Nike a été tenue de verser une indemnité de 2 millions de dollars en raison des blessures subies par un employé qui buvait dans les locaux de la société, étant donné que c'était Nike qui avait fourni l'alcool.

Les entreprises canadiennes ont à faire face à des questions d'une très grande gravité qui vont bien au-delà des dispositions réglementaires. Il leur incombe de faire preuve de prudence en matière de santé et de sécurité au travail; il leur incombe



human rights acts and codes, where alcohol or drug dependence under the federal act is considered a disability. There are standards around accommodation; and they cannot discriminate in employment. So companies have to balance their due diligence liabilities with their obligations to employees under the various acts and codes on human rights.

There are also issues around wrongful dismissal and certainly under collective agreements. So, when companies are trying to find the most appropriate approach to this issue, they have to find a responsible approach in terms of due diligence and a reasonable approach in how they deal with their employees.

Now, let us look at what is happening with the governments in Canada and the United States for some comparative information. Under the Canadian government approach to the issue, we have Canada's drug strategy and we have the Canadian Centre on Substance Abuse. They do not deal to any great extent with workplace issues. The employers have been essentially on their own. National Defence has programs for the military, including testing under certain circumstances. Corrections Canada has programs for the inmates, but not for the guards. They also have random testing under certain circumstances, and under a challenge against the testing program, testing was upheld for public safety.

Transport Canada was in the process of developing regulations in the early 1990s. However, in December of 1994 the minister of transport announced to the industry that they would not be implementing regulations. So they have not been involved beyond their current acts in implementing any further regulations.

**The Chairman:** Could you elaborate just a bit on the draft regulations that were cancelled? Are you aware of the nature of those regulations?

**Ms Butler:** Yes, sir.

**The Chairman:** Are you at liberty to tell us what they are, so that we might understand why they were cancelled?

**Ms Butler:** I can certainly tell you what they are. Why they were cancelled, I am not sure. The government had done considerable research when I was still with Transport Canada. We knew what the Americans were doing and we wanted to determine what would be appropriate in the Canadian legal framework, responding to Canadian concerns about alcohol and drug use.

également de parvenir à un équilibre au niveau des responsabilités qu'elles encourent en vertu des codes et des lois sur les droits de la personne puisque, selon la loi fédérale, la dépendance vis-à-vis de l'alcool ou des drogues est une invalidité. Il y a également des normes qui obligent les entreprises à tenir compte des exigences inhérentes à certaines situations et qui leur interdisent toute discrimination au niveau de l'emploi. C'est dire que les entreprises doivent parvenir à équilibrer les obligations qui leur incombent au plan de la prudence et les obligations qu'elles ont envers leurs employés et en raison des divers codes ou lois sur les droits de la personne.

Il y a également tout ce qui a trait au renvoi injustifié, ainsi qu'aux problèmes qui peuvent se poser au regard de certaines conventions collectives. Ainsi, lorsqu'une entreprise s'attache à résoudre au mieux ce problème, il lui faut également tenir compte des obligations qui lui incombent au niveau de la prudence et trouver la solution raisonnable à l'égard de ses employés.

Effectuons maintenant une comparaison entre l'action menée en ce domaine par les gouvernements canadiens et américains. Il s'agit essentiellement, ici, de la stratégie fédérale en matière de drogues et de l'action menée par le Centre canadien de lutte contre les toxicomanies. Or, ni l'une ni l'autre ne s'attaque vraiment aux problèmes qui se posent au travail. Les employés ne peuvent compter en fait que sur leurs propres ressources. Le ministère de la Défense a élaboré à l'intention du personnel militaire des programmes qui comprennent, dans certaines circonstances, la possibilité d'administrer des tests de dépistage. Le Service correctionnel a élaboré des programmes à l'intention des détenus, mais non pas des gardiens. Là aussi, la possibilité, dans certaines circonstances, de procéder inopinément à des tests de dépistage est prévue, et cette possibilité a été confirmée par l'institution judiciaire en raison des exigences de la sécurité publique.

Au début des années 90, Transports Canada s'attachait à élaborer une réglementation en ce domaine. Mais, au mois de décembre 1994, le ministre des Transports annonça à l'ensemble des secteurs concernés que ce règlement ne serait pas mis en application. Le ministère n'a pris aucune autre initiative en ce domaine.

**Le président:** Pourriez-vous nous en dire un peu plus au sujet du projet du règlement qui a été annulé? Savez-vous de quoi il s'agissait?

**Mme Butler:** Oui.

**Le président:** Êtes-vous libre de nous dire de quoi il s'agissait, afin que nous puissions comprendre pourquoi il a été annulé?

**Mme Butler:** Je peux très bien vous dire de quoi il s'agissait. Quant à la question de savoir pourquoi le projet de règlement a été annulé, je n'en suis guère certaine. Quand j'étais encore à Transports Canada, le gouvernement avait effectué des recherches assez poussées. Nous étions au courant de ce que les Américains faisaient à l'époque et nous voulions savoir quelle serait la solution adaptée à notre système juridique, ainsi qu'à nos propres préoccupations concernant la consommation d'alcool et de drogues.

A draft strategy was developed. It was forwarded by the then Minister of Transport to the standing committee who heard from witnesses and then made recommendations. Based on those recommendations, the government then developed draft legislation, which I understood went no further. They were also working on regulations at the same time, and there was some consultation taking place, but in December 1994 the Minister of Transport said, "The government will not be issuing regulations at this time."

I believe their intention was to address the problem by requiring certain forms of drug testing and certain prevention initiatives, including employee assistance programs. They were going to clarify the standards of conduct around alcohol and drug use for rail, marine, aviation and motor carrier industries, but the initiatives were cancelled.

Consequently, what we have in place in Canada are the Criminal Code and the specific acts governing rail, the Aeronautics Act, the Canada Shipping Act and the Pilotage Act. But the question one has to grapple with is whether these are sufficient to ensure that transportation safety is meeting the highest quality needs.

**Senator Spivak:** Is there nothing about recreational boating?

**Ms Butler:** Under the Canada Shipping Act there are certain standards around not operating a vessel intoxicated. As well, under the Criminal Code you cannot operate a vessel, rail equipment, a motor vehicle or an airplane with a blood-alcohol level above .08 or if impaired by alcohol or drugs.

**Senator Spivak:** But do you know whether that is enforced on the lakes, around the lakes and for recreational boating?

**Ms Butler:** I am aware that there are concerns about enforcement and I understand that there is going to be some stronger action taken, particularly on Lake Ontario; that is the one I am most familiar with. But I know there have been concerns, because there have been accidents in recreational boating.

**Senator Spivak:** Terrible accidents.

**Ms Butler:** Yes. It seems that drinking and boating is a way of life for some people.

**Senator Spivak:** Right.

**Ms Butler:** So it is a safety issue, absolutely. Now, because I understand from the clerk that you are looking at comparative issues, I want to give you an idea of what the U.S. government has done around transportation safety. This all started with President Reagan and his commission on organized crime, which recommended that the public sector have strong programs, and an act was issued through executive order.

Un projet de stratégie a donc été préparé. Celui-ci a été transmis par le ministre des Transports de l'époque au comité permanent qui recueillait alors des témoignages avant de formuler des recommandations. En fonction de ces recommandations, le gouvernement élaborait alors un projet de loi et les choses, me semble-t-il, en sont restées là. À l'époque, le gouvernement avait déjà entrepris la rédaction d'un projet de règlement et des consultations avaient été engagées à ce titre, mais, au mois de décembre 1994, le ministre des Transports déclara que le gouvernement n'allait pas établir de règlement pour l'instant.

Je crois qu'il avait l'intention de s'attaquer au problème en imposant dans certaines conditions des tests de dépistage ainsi que certaines mesures de prévention, y compris des programmes d'aide aux employés. Il s'agissait aussi de fixer des normes de comportement touchant la consommation d'alcool et de drogues dans les chemins de fer, les transports maritimes, l'aviation et les transports routiers, mais ces projets ont été annulés.

Actuellement, ce que nous avons au Canada c'est le Code criminel et les diverses lois qui régissent les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur le pilotage. Mais il faut se demander si ces divers textes suffisent à assurer la sécurité des transports.

**Le sénateur Spivak:** Rien n'est prévu pour la navigation de plaisance?

**Mme Butler:** La Loi sur la marine marchande fixe certaines normes interdisant de piloter un navire si l'on est en état d'ébriété. Le Code criminel interdit de piloter un navire ou un aéronef, ou de conduire un véhicule automobile ou du matériel de chemin de fer si l'on a dans le sang un taux d'alcool supérieur à 0,08 ou si l'on a les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues.

**Le sénateur Spivak:** Savez-vous si cette règle est appliquée sur les lacs, aux alentours des lacs, aux plaisanciers?

**Mme Butler:** Je sais qu'il y a des préoccupations au niveau de l'application de ces textes et je crois savoir que des mesures plus vigoureuses vont être prises, notamment sur le lac Ontario. C'est le cas que je connais le mieux. Je sais que ce domaine inspire des préoccupations en raison des accidents de la navigation de plaisance.

**Le sénateur Spivak:** Des accidents extrêmement graves.

**Mme Butler:** En effet. Il semble que, pour certains, l'alcool et la navigation ne font qu'un.

**Le sénateur Spivak:** C'est juste.

**Mme Butler:** C'est dire que cela pose un réel problème de sécurité. Et le greffier m'ayant indiqué que vous entendiez effectuer un examen comparatif des problèmes en ce domaine, j'aimerais vous donner une idée des mesures prises par le gouvernement américain en matière de sécurité des transports. Cette sorte d'initiative remonte au président Reagan et à la commission qu'il avait nommée pour enquêter sur le crime organisé. Cette commission prôna l'adoption de mesures énergiques par l'ensemble du secteur public et une loi en ce sens fut promulguée.



The government issued the Drug-Free Workplace Act, which requires that any supplier to government of a product or services has to have a drug-free workplace program; that is for any supplier to any federal department. The U.S. Department of Transportation specifically issued regulations in 1988 after the Amtrak train accident and the New York subway accident. The legislated requirement covered both drugs and alcohol. They then issued regulations to make that effective in 1993. Since January 1995 for large companies and January 1996 for small companies, all modes of transportation are required to meet very high standards around drug and alcohol use, and all operators are subject to testing.

**The Chairman:** In the United States, are these laws, or are they regulations?

**Ms Butler:** In 1991, the Omnibus Transportation Employee Testing Act set in place the standards that were expected, and the regulators were then required to meet a certain deadline with specifics in the regulations. So there is a separate regulation for each mode of transportation that reflects the omnibus act and would implement it.

**The Chairman:** But the authority is in law?

**Ms Butler:** The authority is in law.

**Senator Spivak:** Is this mandatory testing?

**Ms Butler:** Absolutely. It is mandatory testing.

**Senator Spivak:** Every employee has to be tested?

**Ms Butler:** Yes.

**Senator Spivak:** Great stuff.

**Ms Butler:** It applies to every driver of a commercial motor vehicle, whether it is the municipal snowplough or a heavy truck going cross-country; it takes in every driver — school bus drivers, church drivers, airport drivers, and the buses.

**Senator Spivak:** How often are they tested?

**Ms Butler:** Well, I have laid out what is happening in each mode of transportation, and they are tested under all of those circumstances. So they are tested for alcohol and drugs after an accident, qualifying accident, and the regulations lay out what those are. They are tested for drugs only on a pre-employment basis. They must pass the test as a qualification of being able to do that job. They are tested where there are reasonable grounds to believe someone may be unfit because of alcohol and drugs. They are tested randomly. For air and rail it started at a 50 per cent rate and I believe it has been moved down to a 25 per cent rate, but they are tested randomly throughout the year, unannounced, and

C'était la Drug-free Workplace Act, en vertu de laquelle toute entreprise fournissant au gouvernement un produit ou un service était tenue d'adopter un programme permettant d'assurer qu'il n'y aurait aucune consommation de drogues au travail. Ce texte s'appliquait à tout fournisseur d'un ministère fédéral. Le Département américain des transports adopta un règlement précis en 1988 à la suite d'un accident ferroviaire de la société Amtrak et à un accident survenu dans le métro de New York. Ce nouveau dispositif législatif s'appliquait aux drogues aussi bien qu'à l'alcool. Puis, les Américains adoptèrent ensuite un règlement prévoyant l'entrée en application de ces nouvelles règles en 1993. Depuis le mois de janvier 1995 en ce qui concerne les grandes sociétés, et janvier 1996 pour les petites entreprises, tous les modes de transport sont soumis à des normes très strictes en ce qui concerne la consommation de drogues et d'alcool, et tous les opérateurs peuvent se voir administrer un test de dépistage.

**Le président:** Aux États-Unis, ce domaine est-il régi par des lois ou par des règlements?

**Mme Butler:** En 1991, le Omnibus Transportation Employee Testing Act a fixé les normes attendues, les autorités de réglementation devant alors, par règlement et avant une certaine date, formuler des règles détaillées. Il existe donc, pour chaque mode de transport, une réglementation distincte qui reflète les exigences du texte de loi et qui leur donne effet.

**Le président:** Mais le pouvoir de réglementer ce domaine est conféré par la loi?

**Mme Butler:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Est-il question de tests de dépistage obligatoires?

**Mme Butler:** Tout à fait. Le dépistage obligatoire est effectivement prévu.

**Le sénateur Spivak:** Tous les employés doivent se soumettre à ce test?

**Mme Butler:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Bravo.

**Mme Butler:** Les nouvelles règles s'appliquent à tous ceux qui conduisent un véhicule automobile à de fins commerciales. Elles s'appliquent aussi bien au chasse-neige municipal, qu'aux gros camions qui sillonnent le pays; elles s'appliquent à tous les conducteurs... aux conducteurs d'autobus scolaires, à ceux qui véhiculent des personnes se rendant à l'église, aux chauffeurs de navette d'aéroport et d'autobus.

**Le sénateur Spivak:** Quelle est la fréquence de ces tests?

**Mme Butler:** Eh bien, j'ai exposé ce qui est prévu pour les divers modes de transport et les opérateurs sont soumis à des tests de dépistage dans certaines circonstances précises. Ainsi, on leur fera passer un test permettant de déceler la présence d'alcool ou de drogues à la suite d'un accident, c'est-à-dire d'un accident relevant de telle ou telle catégorie fixée par règlement. On les soumet aussi à un test de dépistage avant de les engager. Seuls ceux qui réussissent peuvent être engagés et on administre aussi un test lorsqu'il existe de bonnes raisons de penser que tel ou tel employé est inapte en raison de sa consommation d'alcool ou de drogues. Ces tests sont administrés inopinément. Au départ, on

everyone is in the pool. They are also tested for alcohol and/or drugs. If they are returned to their job, they must pass a test, and there is a monitoring program for a minimum of a year afterwards; in some modes, it is two years. There are very strict, very extensive testing requirements.

I should just back up. There are specific rules governing the use of alcohol for employees in designated safety or security jobs, where public risk or public safety is involved. There are five drug categories and alcohol, and employers have some obligation to provide information on treatment and education. So the U.S. regulations are very extensive and they have ramifications for Canadians.

In the rail industry, U.S.-based companies have to fully implement this program; there are no exemptions. Where Canadian-based companies cross the border, they must meet the current regulations around Rule G, around not being intoxicated on the job, and they also are subject to the post-accident/reasonable cause testing in the U.S. So Canadian employers that operate into the States are covered by the rail requirements.

In the pipeline industry, the requirements have been postponed indefinitely.

With respect to shipping, the U.S. coast guard has not required Canadian employers to have programs, but they will board any ship should they choose and they can test, particularly after an accident in their waters.

For aviation, the ICAO has been asked to try to develop guidelines that would be appropriate to the industry, and those guidelines are being developed.

The largest ramification is for our motor carrier industry. As of last July 1, all large employers are subject to all of the regulatory requirements. A large employer is any employer with 50 or more drivers, and this applies anywhere in North America; it is not just for companies with 50 or more drivers crossing the border; it is 50 or more drivers anywhere in North America. These employers are subject to all of the regulatory requirements, and I will highlight them for motor carriers. Small operators, the small owner-operators, small trucking firms, small bus firms, are all subject as of July 1, 1997.

soumettait à ce test la moitié des pilotes d'avion et des opérateurs de matériel de chemin de fer mais je crois que cette proportion est passée à 25 p. 100. Les tests sont, cependant, administrés à l'improviste tout au long de l'année, sans avertissement aucun et personne n'est exempté. Il s'agit de déceler la présence d'alcool ou de drogues dans l'organisme. Ceux qui reprennent le travail doivent passer un test, et il y a également un programme de suivi qui dure au moins un an; dans certains secteurs des transports ce programme dure deux ans. Il s'agit donc de règles extrêmement strictes qui couvrent un domaine d'activités très large.

Permettez-moi de revenir un petit peu en arrière. Des règles précises s'appliquent à la consommation d'alcool par ceux qui sont chargés de tâches où l'aspect sûreté ou sécurité revêt une importance particulière, ceux qui occupent des postes intéressant de près la sécurité du public. On a prévu cinq catégories de drogues, plus l'alcool, et les employeurs sont tenus de fournir certains renseignements concernant leurs programmes de traitement et de formation. Étant donné l'ampleur de la réglementation américaine, le Canada est concerné.

Dans l'industrie ferroviaire, toute compagnie domiciliée aux États-Unis est tenue d'appliquer intégralement ce programme; il n'y a aucune exception à cette règle. Lorsque des entreprises canadiennes traversent la frontière, elles sont, elles aussi, tenues de respecter la réglementation fondée sur la règle G, c'est-à-dire sur l'interdiction de se trouver sur les lieux de travail en état d'ébriété, et leurs employés sont, eux aussi, soumis aux règles américaines concernant les tests de dépistage administrés soit à la suite d'un accident, soit lorsqu'il existe de bonnes raisons d'y procéder. Les employeurs canadiens qui exercent une partie de leurs activités aux États-Unis sont donc tenus de respecter la réglementation édictée en matière ferroviaire.

Dans le secteur des pipelines, l'application des règles a été reportée indéfiniment.

Dans le domaine du transport maritime, la Garde côtière des États-Unis n'a pas imposé aux employeurs canadiens l'adoption de programmes en ce domaine, mais ses membres sont libres de monter à bord de tout navire et d'administrer des tests de dépistage, surtout en cas d'accident survenu dans les eaux américaines.

En ce qui concerne l'aviation, on a demandé à l'OACI d'entreprendre un projet de directives adaptées à ce secteur et les travaux sont en cours.

Mais c'est dans l'industrie de l'automobile que les répercussions sont les plus importantes. Depuis le 1er juillet dernier, toutes les grandes entreprises sont tenues de respecter l'ensemble des exigences réglementaires. On entend par grandes entreprises, toute entreprise ayant au moins 50 conducteurs et la règle s'applique partout en Amérique du Nord; je précise qu'il ne s'agit pas simplement d'entreprises ayant au moins 50 conducteurs qui traversent la frontière; la règle s'applique à toute entreprise qui emploie au moins 50 conducteurs n'importe où en Amérique du Nord. Ces entreprises sont soumises à l'ensemble des exigences réglementaires, exigences que je vais résumer dans le contexte des transporteurs routiers. Les petites entreprises, les petits propriétaires-exploitants, les petites entreprises de transport routier et les



The problem is that only the cross-border drivers are covered, and that is forcing companies to look at what they do for the Canada-only drivers. It means that Canada-only companies have no obligation to put anything in place, and this is also causing companies that have a shipping arm, a small transportation distribution arm, to look at the safety sensitivity of other jobs, such as loaders, forklift operators, construction workers, and manufacturing. So the ramifications, although strictly on cross-border drivers, can spin into quite a number of other areas.

Whom do the regulations cover? Very briefly, the regulations cover all safety sensitive positions; they cover any driver of a commercial motor vehicle 26,000 pounds or more carrying hazardous materials or transporting 16 or more individuals; they cover regular employees, intermittent drivers, drivers of leased vehicles, and owner-operator contractors — in short, anyone who drives the product.

In other words, even if a manufacturing company does not have its own trucks, if it contracts to have its product transported, it must ensure that the individuals are qualified. To be qualified they must meet certain standards on alcohol. As I mentioned earlier, at .04 per cent and above they are unqualified. They cannot be on duty or operate a vehicle while possessing beverage alcohol; they cannot drink when on duty; they cannot drink four hours before duty and they cannot drink within eight hours of an accident or until they are tested.

Likewise, for drug use they cannot report for or remain on duty if they have used a controlled substance, and the only flexibility comes if there is a drug that is prescribed and they have been assured by their doctor that it will not affect safe operations. They cannot report for duty or remain on duty after they have tested positive.

The legislation allows employers to require them to report the use of medications, but it does not mandate that. The legislation requires testing; so all Canadian operators in cross-border work must have testing programs in place, the large ones now, the smaller ones by July of next year. For alcohol testing there will be breath tests, and for drug testing, urine tests. The companies have to test before employment, after an accident, with reasonable cause on a random basis, on return to duty, and as follow-up. The testing is very extensive, and if employers do not have it in place, they will be fined up to \$10,000 per violation of the rules. That

petites entreprises de transport par autobus se verront appliquer ces règles à partir du 1er juillet 1997.

Il y a un problème du fait que ces règles ne s'appliquent qu'aux conducteurs franchissant la frontière et que cela oblige les entreprises à trouver une solution en ce qui concerne les conducteurs qui ne travaillent qu'au Canada. En effet, cela veut dire que les compagnies qui ne travaillent qu'au Canada ne sont pas tenues d'instituer des programmes en ce domaine et, par conséquent, les compagnies qui ont un secteur expédition, une petite activité de transport et de distribution, vont dorénavant avoir à se pencher sur les problèmes de sécurité qui se posent au niveau d'autres emplois tels que les manutentionnaires, les conducteurs de chariot élévateur à fourche, les ouvriers de la construction et les employés des entreprises de fabrication. C'est dire que la réglementation américaine, si elle s'applique strictement aux conducteurs traversant la frontière, a également des répercussions sur bon nombre d'autres domaines.

À qui s'applique cette réglementation? Disons, très rapidement, que la réglementation s'applique à tous les emplois intéressants la sécurité; elle s'applique aux chauffeurs d'un véhicule commercial de plus de 26 000 livres, ou transportant des marchandises dangereuses, ou assurant le transport de 16 personnes ou plus; elle s'applique aux employés à plein temps, aux chauffeurs intérimaires, aux conducteurs de véhicules pris en location bail, aux propriétaires-exploitants, bref, à tous ceux qui conduisent des moyens de transport.

Autrement dit, même si une entreprise de fabrication ne possède pas de camions en propre, elle doit, dans la mesure où elle sous-traite le transport de ses marchandises, s'assurer que les chauffeurs répondent aux conditions prévues. Cela comprend le respect des normes applicables à la consommation de produits alcooliques. Comme je le disais tout à l'heure, tout chauffeur ayant dans le sang un taux d'alcool de 0,04 p. 100 ou plus est inhabile. Il est interdit d'être en fonction, ou de faire fonctionner un véhicule si l'on a une boisson alcoolique en sa possession; il est interdit de boire au travail; il est interdit de boire dans les quatre heures qui précèdent l'entrée en fonction et il est interdit de boire dans les huit heures qui suivent un accident, ou jusqu'à l'administration d'un test de dépistage.

Parallèlement, toute personne ayant fait usage d'une substance contrôlée ne peut ni se présenter au travail, ni rester à son poste, et la seule exception à cette règle intervient s'il s'agit d'une substance délivrée par un médecin qui certifie, en outre, que ce produit n'affectera en rien la sécurité des opérations. Un employé chez qui on a relevé des traces d'une telle substance ne peut ni se présenter au travail, ni rester à son poste.

La loi permet aux employeurs d'exiger que leurs employés signalent l'utilisation de médicaments, mais cela demeure facultatif. La loi exige des tests de dépistage; et les entreprises canadiennes qui ont des activités transfrontalières doivent mettre en place des programmes de dépistage, dès maintenant en ce qui concerne les grandes entreprises, et d'ici le mois de juillet prochain pour les petites entreprises. On a prévu des alcootests pour l'alcool et des tests d'urine pour les drogues. Les compagnies doivent administrer de tels tests avant d'engager leur personnel, à la suite d'un accident, de manière inopinée en présence de motifs

can be multiple violations, at \$10,000 per violation. They can also lose their operating authority if they refuse to implement the rules. So it is very serious.

In the case of drivers who violate the rules, they are unqualified to drive until they go through certain steps.

The regulations are quite extensive, and they have caused an awful lot of activity in the motor carrier area.

There is a great deal of information and there are many concerns about testing, and I will take just a few minutes to highlight what happens with testing to ensure it is accurate, and how testing fits into the overall program.

A very specific process is followed to ensure that testing is accurate. There are trained collectors for both breath and urine sampling. They must have the proper equipment and they must have the proper training. There is a chain of custody that follows the sample all the way through the system so there is no doubt that it is the original donor's sample.

There is laboratory analysis by certified laboratories. There is independent medical review of the results so the employee has the opportunity to explain why a positive might be a positive; and there is, finally, reporting of results back to the company. It is a very detailed process and it is accurate, provided trained and qualified people are handling it, and provided the whole process is followed as set out both in the U.S. regulations and by the Standards Council of Canada.

The medical review is done by qualified MRO and there is an unbroken chain of custody. So the review is accurate provided it is handled right. However, we do not have any regulation in Canada that requires it to be handled right.

**The Chairman:** You say it is done by government agencies?

**Ms Butler:** Yes. In Canada, the Standards Council of Canada, who have done other types of laboratory certification and proficiency testing, have mirrored the U.S. standards in order to certify Canadian labs, and there is negotiation under way, even as we speak, to get the agreement of the U.S. government to accept the Standards Council program. But it is not regulated by the Canadian government.

**The Chairman:** But how many people would this take, and how much would it cost? Maybe that was a factor in why we decided not to go ahead with full regulation.

**Ms Butler:** It is quite an extensive, costly program.

**Senator Spivak:** For the companies.

raisonnables, lors de la reprise des fonctions et dans le cadre d'un programme de suivi. Les tests de dépistage doivent être assez largement administrés et les employeurs qui n'ont pas mis en place un tel programme se verront infliger une amende de 10 000 \$ par infraction aux règles. En cas d'infractions multiples, le tarif reste le même. De telles entreprises peuvent également perdre leur licence si elles refusent de respecter les règles. C'est dire qu'il s'agit de quelque chose de sérieux.

Tout conducteur qui enfreint les règles est jugé inapte à conduire tant qu'il ne s'est pas soumis à la procédure prescrite.

Il s'agit d'une réglementation très complète qui a poussé les entreprises de transport routier à prendre de très nombreuses mesures.

Il existe beaucoup de données et beaucoup de considérations à prendre en compte en matière de dépistage et j'aimerais prendre quelques minutes pour exposer en gros comment faire pour assurer la validité des tests de dépistage, ainsi que la place que ces tests occupent au sein du programme plus général.

Pour assurer l'exactitude des tests, des étapes très précises ont été prévues. Des spécialistes ont été formés pour recueillir les spécimens d'urine ou pour administrer les alcootests. Il faut avoir à la fois l'équipement qui convient et la formation adaptée. Une procédure très stricte permet de suivre le prélèvement tout au long des opérations afin d'éviter tout doute concernant l'identité de l'intéressé.

L'analyse est effectuée par des laboratoires certifiés. Les résultats sont soumis à l'examen d'un médecin indépendant, ce qui permet à l'employé en cause d'expliquer éventuellement un résultat positif; puis, enfin, les résultats sont transmis à l'entreprise. Il s'agit d'un processus extrêmement détaillé qui donne des résultats exacts s'il est mis en oeuvre par un personnel qualifié et si toutes les étapes sont respectées comme le prévoient et la réglementation américaine et le Conseil canadien des normes.

L'examen médical des résultats est effectué par un praticien qualifié et la chaîne de possession du prélèvement ne doit pas être interrompue. L'examen permet d'établir la véracité des faits dans la mesure où il est correctement mené. Mais, au Canada, aucun règlement n'impose de suivre une telle procédure.

**Le président:** Vous nous avez dit que cela relevait d'organismes gouvernementaux?

**Mme Butler:** Oui. Au Canada, c'est le Conseil canadien des normes qui est chargé de certifier d'autres types de procédures de laboratoire et de vérifier les compétences. Cet organisme s'est aligné sur les normes américaines pour homologuer des laboratoires canadiens et des négociations sont actuellement en cours afin d'obtenir que le gouvernement américain agréé le programme du Conseil canadien des normes. Mais cette procédure n'est pas actuellement réglementée par le gouvernement canadien.

**Le président:** Cela prendrait combien de personnes et cela coûterait combien? Peut-être est-ce en partie pour cela que nous avons décidé de ne pas adopter une réglementation générale.

**Mme Butler:** Il s'agit d'un programme assez vaste et plutôt coûteux.

**Le sénateur Spivak:** Pour les entreprises.



**Ms Butler:** It is also costly for the regulators. I mean, one must monitor and ensure that the program continues to meet the standards it is supposed to meet.

**The Chairman:** With all due respect, you may know that, and Senator Spivak may know it, but I am sure the public does not know it, and neither do I. In fact I am not sure whether the other senators around the table know it. Would you mind letting us in on the secret?

**Ms Butler:** Sure. The testing itself can cost between about \$100 for the urine test and about \$40 for the breath test. That would include the whole process. The certification is paid for by the labs that get certified. In other words, they pay for the inspection and for all the other aspects in order to be certified.

**The Chairman:** Have we any idea of the volume that we are talking about? How many transport drivers are there with backups and spares?

**Ms Butler:** It is very hard to tell how many there are, given that there are so many owner-operators, so many small companies, so many church buses, et cetera. I do not think the industry even has a handle on it. They know how many members they have, but not everyone belongs to one of the industry associations, so it is very difficult.

There is a Canadian motor carrier consortium that has been put together to assist the industry in meeting these standards, and they have, I believe, over 12,000 drivers registered. But that would not cover any of the small carriers, and by no means does it cover everybody operating in Canada. That would be only cross-border for the most part.

**The Chairman:** If we moved in this direction, we would then have a responsibility to conduct random drug tests of American or non-Canadian truckers moving from Canada back out of Canada into the United States.

**Ms Butler:** The Americans are totally covered.

**The Chairman:** They are allowed to check our people. Would we be allowed to check theirs? Was that envisioned?

**Ms Butler:** Probably. I do not know. I did not see the final draft legislation.

**The Chairman:** Would it be a good thing?

**Ms Butler:** You would want a quid pro quo. If they have the right to inspect our records to ensure we are meeting their standards, Canada has the right to set standards as well and ensure that they meet those. It is very far-reaching.

**Senator Adams:** One time when I went through Customs in the States they asked me how much life insurance I had in Canada. Do they do the same thing in transportation? Do they ask a person who is driving how much life insurance he has? If you have an accident in the States, what happens if you are on an

**Mme Butler:** C'est également coûteux pour les autorités de réglementation. Il faut, en effet, assurer une certaine surveillance et veiller à ce que le programme continue à respecter les normes prévues.

**Le président:** Me permettez-vous de dire que vous savez peut-être ce qu'il en est, et que le sénateur Spivak le sait peut-être aussi, mais je suis persuadé que le public ne le sait pas et, pour ma part, je ne le sais pas non plus. Je ne suis pas certain d'ailleurs que les autres sénateurs ici présents soient eux-mêmes au courant. Pourriez-vous nous révéler ce qu'il en est?

**Mme Butler:** Bien sûr. L'analyse d'urine coûte environ 100 \$ et l'alcootest environ 40 \$. Ça c'est le coût total. Les frais d'homologation sont réglés par les laboratoires homologués. Autrement dit, ce sont eux qui règlent les frais d'inspection et des autres procédures d'homologation.

**Le président:** Savons-nous à peu près combien de prélèvements sont effectués? Combien de conducteurs y a-t-il, y compris les remplaçants?

**Mme Butler:** Il est extrêmement difficile de le préciser, étant donné les nombreux propriétaires-exploitants, une foule de petites compagnies, un grand nombre d'autobus au service des églises. Je pense que même les responsables du secteur ne le savent pas vraiment. Chaque association connaît le nombre de ses adhérents, mais tous n'appartiennent pas à une association professionnelle et il est donc très difficile de le dire.

Un consortium canadien de transporteurs routiers a été constitué afin d'aider ce secteur d'activité à se mettre aux normes, et je crois savoir que plus de 12 000 chauffeurs se sont inscrits. Mais cela ne comprend pas les petits transporteurs, et ce chiffre est loin de comprendre tous les gens qui travaillent dans ce secteur au Canada. Il s'agirait, pour la plupart, de conducteurs transfrontaliers.

**Le président:** Si nous nous alignions sur cela, nous serions tenus d'administrer des tests de dépistage inopiné aux conducteurs américains quittant le Canada pour rentrer aux États-Unis.

**Mme Butler:** Les Américains sont déjà intégralement couverts.

**Le président:** Les autorités américaines ont le droit d'administrer des tests de dépistage à nos camionneurs nationaux. Aurions-nous la faculté d'administrer de tels tests aux camionneurs américains? La question a-t-elle été étudiée?

**Mme Butler:** Sans doute. Je ne le sais pas. Je n'ai pas vu la version définitive du projet de loi.

**Le président:** Serait-ce une bonne chose?

**Mme Butler:** Il serait bon, en effet, qu'il y ait équivalence. S'ils ont droit d'inspecter nos dossiers afin de vérifier que nous nous conformons à leurs normes, le Canada aura également le droit de fixer des normes et de veiller à ce qu'ils les respectent. Vous voyez où cela nous entraîne.

**Le sénateur Adams:** Un jour, alors que je franchissais les douanes américaines, on m'a demandé le montant de ma police d'assurance-vie. Pose-t-on la même question aux transporteurs routiers? Demande-t-on aux conducteurs le montant de leur police d'assurance-vie? Si vous avez un accident aux États-Unis, que se

American carrier? I am covered with Air Canada, but if I died or was injured when using another air line that was not Canadian, who would be responsible? What happens if I happen to be down in the States on the bus, or using their transportation, and I am injured or I die? Is that covered by the Government of Canada or by the American government?

**Ms Butler:** If a Canadian motor carrier operator has an accident in the States, they must ensure that the driver is tested. In the rail situation, the same. If they have an accident in the States, they must ensure they are tested. Likewise, if American companies are operating in Canada, they must still fulfil the requirements of the rules and ensure, if their individuals have an accident, that they are tested.

**Senator Adams:** What happens if a Canadian has an accident and has been drinking? Does he go to court in the States or come back to Canada for the court hearing? I am just wondering how much the court cases would cost as between the two countries.

**Ms Butler:** I do not have an answer for that, senator.

**Senator Adams:** Between the American dollar and the Canadian dollar, there is quite a difference if you are talking about \$10,000, say, as the cost of the penalty. Canadian drivers go down there every day, to pick up something and bring it back to Canada. How are they covered as between the States and Canada, if they have an accident in the States. For an American it is no problem, since we only have 74 cents to their dollar. It is \$1.30 U.S. Maybe there should be some kind of set-up like insurance coverage.

**Ms Butler:** Well, if alcohol or drugs are involved in the accident, your insurance will not cover you.

**The Chairman:** What is the requirement to guard against liability? How is that dealt with where drugs or alcohol might be involved? That may not be a fair question to ask you, and I, as the chair, will accept that.

**Ms Butler:** A number of corporate lawyers have suggested that their companies are on more solid ground if they fully investigate the accident and show that they have strong programs in place than if it is simply found out that drugs or alcohol were involved and the company has nothing in place.

**The Chairman:** We will come back to this, because it is very interesting. Please carry on.

**Ms Butler:** There is some controversy about testing programs and what the results of testing mean. For instance, a drug positive result does confirm recent use, but it does not tell you the degree or timing of impairment, the frequency or pattern of use or whether the individual is drug dependent. It simply confirms recent use. A positive result confirms, though, that the individual was to some degree under the influence of the drug.

produit-il si vous vous trouvez à bord d'un transporteur américain? Je suis couvert lorsque je voyage à bord d'un avion d'Air Canada, mais si je meurs ou si je suis blessé à bord d'une ligne aérienne étrangère, qui est responsable? Que se passe-t-il si je me trouve à bord d'un autobus ou autre moyen de transport aux États-Unis, si je suis blessé ou si je meurs? Cela relève-t-il du gouvernement du Canada ou du gouvernement américain?

**Mme Butler:** Si un transporteur routier canadien a un accident aux États-Unis, c'est à lui d'assurer que le conducteur a fait l'objet d'un test. Il en va de même pour les chemins de fer. Les chauffeurs qui ont un accident aux États-Unis doivent faire l'objet d'un test de dépistage. Il en va de même pour une entreprise américaine qui exerce ses activités au Canada. Elle doit respecter les exigences posées en ce domaine et s'assurer que ses employés font l'objet d'un test de dépistage.

**Le sénateur Adams:** Que se passe-t-il si un Canadien a un accident alors qu'il est en état d'ébriété? Va-t-il comparaître en justice aux États-Unis ou va-t-il revenir subir son procès au Canada? Je m'interroge quant au montant relatif des frais de justice dans les deux pays.

**Mme Butler:** Monsieur le sénateur, je ne le sais pas non plus.

**Le sénateur Adams:** Mais compte tenu de la valeur du dollar américain et du dollar canadien, il y aurait une différence considérable si, par exemple, quelqu'un se voyait imposer une pénalité de 10 000 \$. Des chauffeurs canadiens se rendent chaque jour aux États-Unis pour charger des marchandises et les ramener ici. Comment cela se passe-t-il au niveau de l'assurance entre les États-Unis et le Canada, en cas d'accident qui se produit aux États-Unis? Cela ne pose aucun problème pour un Américain, puisque notre dollar ne vaut que 74 de leurs cents. Le leur vaut 130 des nôtres. Peut-être devrait-on prévoir une sorte d'assurance pour couvrir ce genre de situation.

**Mme Butler:** Eh bien votre assurance ne vous remboursera rien si l'accident est dû à l'alcool ou aux drogues.

**Le président:** Comment se prémunir? Comment faire lorsque, effectivement, l'accident est peut-être dû à l'alcool ou aux drogues? Il n'est peut-être pas juste de vous poser la question, mais en tant que président je me rends à vos raisons.

**Mme Butler:** Plusieurs juristes d'entreprise estiment que leurs sociétés auraient tout avantage à mener une enquête approfondie sur l'accident et à pouvoir faire état de l'instauration, au sein de l'entreprise, d'un programme vigoureux. En l'absence d'un tel programme, l'entreprise sera beaucoup plus vulnérable en cas d'accident dû à l'alcool ou aux drogues.

**Le président:** Nous reviendrons sur ce point car il me paraît très intéressant. Continuez, s'il vous plaît.

**Mme Butler:** Les programmes de dépistage sont controversés comme le sont également les résultats des tests administrés. Par exemple, un résultat positif va confirmer la consommation récente de drogues, mais il ne permet pas de savoir dans quelle mesure les facultés étaient affaiblies, ni de préciser l'heure à laquelle cela s'est produit, ni de savoir quelle est la fréquence du recours aux drogues, pas plus qu'il ne permettra de savoir s'il y a effectivement dépendance. Le test ne fait que confirmer qu'il y a eu consommation récente. Un résultat positif confirme, cependant,



With alcohol, we have more specific information on the degree of impairment associated with the blood-alcohol levels, but that still does not tell us the frequency, the pattern or the legitimacy of use, or whether the individual has a dependency.

Companies can utilize testing in a number of circumstances. It is not an all-or-nothing situation. Companies may utilize testing in a pre-employment or pre-assignment condition. They may use testing as an investigative tool, as we were just saying, after an accident where there is reasonable cause to believe someone is unfit; they may use it on return to duty after treatment or on return to duty as part of a monitoring program.

They may also use it for deterrence, and there is significant data out of Australia around random roadside testing and the value of that testing as a deterrent. There are studies that show a significant drop in accidents and a significant drop in fatalities since the Australian states have introduced truly random roadside testing. There is considerable data on that, should you want it. I will not take any more time on that right now, but I would be happy to give you more on that later.

What Canadian companies have to decide is whom they are going to test, under what circumstances they may use testing, recognizing that variety of options, what technology they will use, what they will test for, what substances they will test for, and what the consequences will be of a positive test or of a refusal to undertake a test.

In these circumstances, and because testing is so controversial, I want to highlight the concerns that employees and employers have. On the employees' side, they are concerned about privacy and about the accuracy of the process. They are concerned that someone might test for other medical conditions or other substances, and they are concerned about who is going to get the information that they have had a positive result. Moreover, some employees believe it is an affront to their integrity, that it implies mistrust, and some are concerned about the potential for misuse of "reasonable cause" testing, that it might be used to "get someone." These are legitimate concerns that have to be addressed.

On the other side of the equation are the employers' concerns of ensuring that people are fit for duty, of meeting their safety and liability standards and of deterring employees from drug use. Those are some of the problems that people have to grapple with.

que l'individu en cause était dans une certaine mesure sous l'influence de la drogue.

En ce qui concerne l'alcool, nous disposons de renseignements plus précis concernant le degré d'affaiblissement des facultés par rapport à l'alcoolémie, mais cela ne nous renseigne guère sur la fréquence du recours à l'alcool, sur l'étendue de la consommation ou sur la question de savoir s'il y a ou non dépendance.

Les entreprises vont recourir au dépistage dans un certain nombre de circonstances. Il ne s'agit nullement d'une question de tout ou rien. Les entreprises peuvent y recourir pour sélectionner les candidats à l'emploi ou pour choisir les personnes qu'elles vont charger de telle ou telle tâche. Elles peuvent également s'en servir dans le cadre d'une enquête, comme nous le disions tout à l'heure, à la suite d'un accident ou si l'on a de bonnes raisons de penser qu'un des intéressés n'était pas en état de conduire; elles peuvent également y recourir lors d'une reprise du travail après une période de traitement ou dans le cadre d'un programme de suivi.

Elles peuvent également y recourir par souci de dissuasion et les données australiennes concernant les tests de dépistage administrés inopinément sur le bord de la route permettent de dire que cela a effectivement un effet dissuasif. Des études ont démontré une baisse importante du nombre des accidents et des décès routiers depuis que les États australiens ont adopté un programme de dépistage inopiné sur les routes du pays. Je précise, au cas où vous voudriez les consulter, que j'ai une somme d'informations à cet égard. Je n'y consacrerai pas plus de temps maintenant, mais je serai heureuse de vous en faire part plus tard.

Les entreprises canadiennes vont donc devoir décider à qui elles entendent administrer ces tests, dans quelles circonstances aussi, reconnaître les choix qui leur sont offerts, opérer un choix parmi les techniques disponibles, décider ce sur quoi le test doit porter, s'entendre sur les produits qu'on entend dépister et les conséquences des résultats positifs ou du refus de se soumettre à un prélèvement.

Dans ces circonstances-là, et compte tenu des controverses auxquelles donnent lieu les tests de dépistage, j'aimerais exposer brièvement les préoccupations, aussi bien celles des employés que des employeurs. Pour leur part, les employés s'inquiètent des atteintes à la vie privée et de la fiabilité des procédures prévues. Ils craignent qu'on cherche à se renseigner sur leur état de santé ou à détecter la présence d'autres substances, et ils s'inquiètent du destinataire de résultats éventuellement positifs. De plus, certains employés y voient une atteinte à leur dignité, estimant que cela démontre un manque de confiance. Certains d'entre eux s'inquiètent des abus auxquels pourraient donner lieu l'argument du «motif raisonnable», estimant que cela pourrait être utilisé pour se débarrasser d'un gêneur. Il s'agit là d'inquiétudes légitimes auxquelles il conviendra de répondre.

Dans l'esprit des employeurs, l'idée est d'assurer que les employés sont à même d'exécuter correctement leurs tâches, qu'ils respectent les normes de sécurité et de responsabilité et, aussi, de décourager, chez les employés, toute consommation de drogues. Voilà donc certains des problèmes qu'il faudra bien résoudre.

In the interest of time I will skip a few of the overheads, but I will leave them with you for your information. I turn now to the need for programs and the need for balance in applying them.

In Canadian programs, companies are trying to find a balance in their application. Testing is not the sole reason to have an alcohol and drug program. It may be one component of your investigative tools, but awareness and education are needed, access to employee assistance is needed, and there is a need for proper training for supervisors around their job, around performance management, and a need for tools to identify someone in violation of the policy. All of these factors work together. They are not alternatives to testing, but they can be part of a complete workplace program.

While employers need to find a balance in their programs, any regulatory initiatives also need to address that balance. We want to balance health and safety and due diligence while at the same time respecting privacy. We have to be cognizant of the perspectives of all stakeholders, certainly the employers, the employees, the unions, the travelling public, the customers, and the contractors. Everyone has a concern and those concerns have to be balanced.

Also, we have to find the most appropriate mix between the measures to control or deter use and the measures to get employee commitment to change and commitment to safe operations. That balance has to be found in each company and in each approach to this issue.

I thought I might highlight some of the issues you may want to look at as this whole matter of alcohol and drugs comes forward in dealing with safety.

Is the current legislation around alcohol and drug use in transportation meeting international standards? There may need to be someone looking at a level playing field both in the motor carrier industry and between the modes. Given that only the cross-border drivers are regulated at this point in time, in the first four months of the program through the motor carrier consortium they have had a two-per-cent drug-positive rate, and on the random testing it is nearly three per cent. So there are current users driving who are using drugs. But will those current users go to non-testing companies if there is still a level playing field?

We want to make sure that the workplace testing programs are accurate. They are not regulated right now. They are simply provided through the Standards Council of Canada. Therefore, employers are not obliged to follow all of the steps to make sure they are accurate.

Pour ne pas prendre trop de temps, je vais passer sur certains des schémas que j'avais prévu de projeter, mais je vais vous les laisser ici à titre d'information. Je vais maintenant me pencher sur la question de la nécessité de tels programmes et sur le besoin de les mettre en oeuvre de manière équilibrée.

Les compagnies canadiennes cherchent à parvenir à un juste équilibre dans la mise en oeuvre de ce genre de programmes. Le dépistage ne constitue pas la seule raison d'être d'un programme destiné à décourager l'usage de l'alcool et des drogues. Cela peut constituer un outil d'enquête, mais n'exclut nullement le besoin d'exercer une action pédagogique, d'offrir aux employés l'aide dont ils ont besoin, d'assurer la formation des superviseurs en les formant non seulement à leurs tâches mais également à la gestion de la productivité, ni le besoin de se munir des outils permettant de signaler ceux qui contreviennent aux politiques de l'entreprise. Tous ces éléments doivent agir de concert. Ils ne servent pas à remplacer les mesures de dépistage mais permettent de constituer un programme cohérent.

Les employeurs doivent donc parvenir à un certain équilibre en ce domaine, mais les mesures réglementaires doivent également aller dans ce sens. Il faut équilibrer santé, sécurité et prudence, tout en respectant la vie privée des gens. Il faut bien comprendre le point de vue des divers intéressés, des employeurs, des employés, des syndicats, des voyageurs, des clients et des sous-traitants. Chacune de ces catégories a un point de vue particulier et il convient de les équilibrer.

De plus, il faut parvenir au meilleur équilibre possible entre les mesures de contrôle ou de dissuasion et les mesures permettant de convaincre les employés de se ranger du côté du changement et de prendre un engagement positif en matière de sécurité. Cet équilibre sera propre à chaque compagnie et à chaque programme adopté en ce domaine.

J'aimerais exposer à grands traits certaines des questions sur lesquelles vous voudrez peut-être vous pencher dans le cadre des problèmes que l'alcool et la drogue créent pour la sécurité.

La législation actuelle concernant la consommation d'alcool et de drogues dans les transports correspond-elle aux normes internationales? Il conviendrait peut-être d'harmoniser la réglementation, aussi bien au sein du transport routier qu'entre les divers modes de transport. Je précise, tout en rappelant qu'à l'heure actuelle seuls les chauffeurs transfrontaliers sont soumis à la réglementation, qu'au cours des quatre premiers mois du programme, on a constaté, dans le cadre du consortium des transporteurs routiers, un taux de résultats positifs de 2 p. 100 pour les tests de dépistage de la drogue et de 3 p. 100 pour les dépistages inopinés. C'est dire qu'il y a effectivement des chauffeurs qui ont recours aux drogues. Auront-ils tendance à se replier sur les entreprises qui ne font pas de dépistage en attendant une harmonisation de la réglementation?

Il faut s'assurer de l'exactitude des résultats du dépistage en milieu de travail. À l'heure actuelle, aucune réglementation n'y veille. Cela relève actuellement du Conseil canadien des normes. À l'heure actuelle, par conséquent, les employeurs ne sont nullement tenus de suivre une procédure précise afin d'assurer l'exactitude des résultats.



How do we include prevention initiatives so that the appropriate Canadian approach to this is found, and we have both prevention and deterrence. Finally, how do we ensure that around human factors, and those associated with drugs and alcohol, we meet the best possible public safety standards.

Those are all issues that come to the forefront on alcohol and drugs and transportation safety. I will certainly be happy to answer any questions you might have.

**The Chairman:** We appreciate the wealth of information you have put in front of us. It might be useful to the committee to have the overheads printed as an appendix to today's proceedings. If so, I would entertain a motion to that effect. I noticed that our witness, for the sake of time, did skip over several, and the complete work should be there. Is it so moved?

**Senator Spivak:** I so move.

**The Chairman:** Agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Ms Butler, because the senators might be very interested, what is the title of your most recent book?

**Ms Butler:** I wrote a book called *Alcohol and Drugs in the Workplace*. I was concerned that there was so much American information coming into Canada that we needed a Canadian input. Certainly, we can learn from the American studies, but I wanted to pull together a Canadian perspective on the issues; that was the purpose of the book.

**Senator Bacon:** Ms Butler, on the question of how to ensure workplace testing programs are fair and accurate for employers and employees, how can we improve that? How do you think it can be fair? Do you mean it should be fair to employees?

**Ms Butler:** To employees and employers both. The kind of issues that should be set out and were certainly set out in the U.S. legislation were issues around ensuring the highest level of accuracy, that the people performing the function during the collection are fully trained. The fairness in the U.S. program is that they collect two samples, and if the employees do not agree with the result from the first sample, they have the ability to request the second sample be tested in another lab.

Some of those things can help ensure fairness. The problem here is that we do not have Canadian regulations governing the testing program. There are some standards that certain companies follow in cross-border cases, and some of the larger companies that want to do this right are certainly following the highest and best standards, but there is nothing directing the others. That is why I raised the issue. How do we ensure fairness for all?

Comment prévoir également des mesures de prévention permettant de parvenir à une approche canadienne cohérente qui comprenne aussi bien la prévention que la dissuasion? Et enfin, comment nous assurer qu'en tenant compte des facteurs humains, et notamment des facteurs qui entrent en jeu dans la consommation de drogues et d'alcool, nous respectons, en matière de sécurité du public, des normes satisfaisantes.

Autant de questions qui se posent dans le cadre de notre examen des risques que l'alcool et les drogues présentent en matière de sécurité des transports. C'est très volontiers que je répondrai à vos questions.

**Le président:** Nous vous remercions de tous ces renseignements que vous nous avez fournis. Il pourrait nous être utile de faire reproduire en annexe à nos délibérations d'aujourd'hui les schémas que vous avez projetés. Dans ce cas-là, j'agréerai volontiers une motion en ce sens. J'ai remarqué que notre témoin, qui se souciait du temps, en a passé plusieurs et je crois que nous devrions les avoir tous. Y a-t-il une motion en ce sens?

**Le sénateur Spivak:** J'en fais la proposition.

**Le président:** En est-il convenu ainsi?

**Honorables sénateurs:** Convenus.

**Le président:** Madame Butler, je vous pose la question car cela pourrait très bien intéresser mes collègues, quel est le titre de votre dernier livre?

**Mme Butler:** Je suis l'auteur d'un livre intitulé *Alcohol and Drugs in the Workplace*. Nous recevions, au Canada, tellement de données américaines que j'ai cru bon de faire valoir le point de vue canadien. Il est clair que l'on peut beaucoup apprendre des études américaines, mais j'ai voulu également donner la version canadienne du problème; c'est pour cela que j'ai écrit ce livre.

**Le sénateur Bacon:** Madame Butler, en ce qui concerne la question de savoir comment assurer que les programmes de dépistage en milieu de travail répondent au double souci d'équité et d'exactitude, dans l'intérêt aussi bien des employeurs que des employés, comment faire? Comment faire en sorte que cela soit équitable? Entendez-vous par cela qu'il faut que cela soit équitable envers les employés?

**Mme Butler:** Aussi bien envers les employés qu'envers les employeurs. Il faut s'interroger, et c'est ce qui a été fait dans le cadre de la législation américaine, afin de parvenir à la plus grande exactitude possible, et pour cela il faut s'assurer que les personnes qui effectuent les prélèvements sont correctement formées. Aux États-Unis, par souci d'équité, on effectue deux prélèvements, et si des employés ne sont pas d'accord avec les résultats du premier test, ils peuvent demander que le second prélèvement soit analysé par un autre laboratoire.

Voilà certaines mesures qui permettent de respecter l'équité. Le problème se pose ici puisque les programmes de dépistage ne sont pas réglementés par le gouvernement. Il existe des normes sur lesquelles s'alignent certaines entreprises en ce qui concerne les chauffeurs transfrontaliers et certaines des grosses entreprises qui ont le souci de procéder correctement se sont alignées sur les normes les plus exigeantes, mais rien n'y oblige les autres. C'est

**Senator Stratton:** I did not quite catch what you said earlier about the percentage who had been found having taken or having had drugs?

**Ms Butler:** The random testing program and other testing was started on July 1 for the motor carrier industry. A consortium was developed by the industry associations to make sure that their members had access to the most accurate services, and it has been undertaking that testing. The positive rate so far has been 2.8 per cent. The majority were marijuana. So it is four months of a program, 2.8 per cent of drivers, and 2.9 per cent of the random tests were positive.

**Senator Stratton:** That was my next question: What were the drugs?

**Ms Butler:** Mostly marijuana. Some cocaine, and one opiate positive.

**Senator Stratton:** So it is not some other thing that keeps you awake?

**Ms Butler:** Well, the testing program the Americans have put in place is limited to only five drugs, so they are not testing for barbiturates or benzodiazepines. Sunnybrook Hospital did a study of individuals in crashes a few years ago. They tested over 800 individuals and found, I believe, over 12 per cent tested positive for benzodiazepines.

**Senator Stratton:** That is the drug I would have expected to see. That would be the one that would cause me more concern. If you have random testing, would you not also want to test for those barbiturates that keep you awake? Those are the drugs that ultimately lead to a severe level of stress, do they not, and cause problems ultimately down the road?

**Ms Butler:** Yes. I believe when Transport Canada was looking at their program, they were looking at also extending coverage to barbiturates and benzodiazepines. Certain employer programs are covering a broader spectrum of drugs in an accident or reasonable-cause situation, but the U.S. program as it stands right now applies only to alcohol, opiates, phencyclidine, cocaine, marijuana and amphetamines.

**Senator Stratton:** Are you advocating mandatory testing?

**Ms Butler:** Me, personally?

**Senator Stratton:** Yes.

**Ms Butler:** No. I am advocating that people understand the issues thoroughly before they decide one way or the other if testing is warranted.

**Senator Spivak:** A lot of these drivers drive at night; right?

pour cela que j'ai posé la question. Comment faire en sorte que tout le monde soit traité de manière équitable?

**Le sénateur Stratton:** Je n'ai pas très bien compris ce que vous nous avez dit plus tôt concernant le pourcentage de personnes chez qui l'on a décelé l'usage de drogues?

**Mme Butler:** Le programme de dépistage inopiné et d'autres formes de dépistage a débuté le 1<sup>er</sup> juillet dans le secteur du transport routier. Un consortium a été créé par les diverses associations professionnelles afin de donner à leurs adhérents accès aux services les plus rigoureux, et le programme de dépistage a donc débuté. Jusqu'ici, on relève 2,8 p. 100 de résultats positifs. Il s'agissait, pour la plupart, de fumeurs de marijuana. Dans les quatre premiers mois du programme, on a donc repéré 2,8 p. 100 des conducteurs, avec des résultats positifs dans 2,9 p. 100 des personnes soumises à un test inopiné.

**Le sénateur Stratton:** Mon autre question est la suivante: De quelles drogues s'agissait-il?

**Mme Butler:** Dans la plupart des cas, de marijuana. On a également relevé un peu de cocaïne ainsi qu'un cas de produit opiacé.

**Le sénateur Stratton:** Il ne s'agit donc pas de substances destinées à maintenir les chauffeurs en éveil?

**Mme Butler:** Le programme de dépistage instauré par les Américains ne vise que cinq drogues, parmi lesquelles ne figurent ni les barbituriques ni les benzodiazépines. L'Hôpital Sunnybrook a effectué, il y a quelques années, une étude concernant les personnes impliquées dans des accidents de la route. Sur 800 personnes, l'étude a relevé un taux d'utilisation de benzodiazépines de plus de 12 p. 100.

**Le sénateur Stratton:** Voilà le produit dont je m'attendais à entendre le nom. C'est de ce produit-là que j'aurais plutôt tendance à me soucier. Dans le cadre d'un programme de dépistage inopiné, ne serait-il pas souhaitable de chercher aussi à déceler l'utilisation de ces barbituriques que les gens prennent pour rester en éveil? Ce sont bien ces produits-là qui entraînent un très grand stress et qui finissent par créer de réels problèmes?

**Mme Butler:** Oui. Je crois savoir que lorsque Transports Canada envisageait de mettre sur pied son propre programme, il songeait à englober les barbituriques et les benzodiazépines. Certains programmes mis en oeuvre par les employeurs englobent, en cas d'accident ou de motif raisonnable, une gamme plus étendue de drogues, mais dans son état actuel, le programme américain ne s'applique qu'à l'alcool, aux opiacées, à la phencyclidine, à la cocaïne, à la marijuana et aux amphétamines.

**Le sénateur Stratton:** Êtes-vous partisan de tests de dépistage obligatoires?

**Mme Butler:** Moi en tant qu'individu?

**Le sénateur Stratton:** Oui.

**Mme Butler:** Non. Je suis partisan de faire en sorte que les gens comprennent bien le problème avant de décider s'il convient d'imposer ces tests de dépistage.

**Le sénateur Spivak:** Beaucoup de ces chauffeurs conduisent la nuit; est-ce exact?



**Ms Butler:** Yes.

**Senator Spivak:** Have they looked at the effects of these drugs on vision at night, and have they also looked at the reaction time in terms of what they are driving now, which is huge truck trailers? Those would be my concerns. We have a margin of manoeuvre in the daylight, but at night, it is a different story!

**Ms Butler:** The International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, or ICADATS, has the highest calibre of scientists looking at all of these aspects; very definitely they have identified that, when it comes to driving, and particularly driving large vehicles at night, any use of a substance can affect someone's ability. That is why I said we talk about responsible use, but for certain jobs it may be that zero is the only acceptable level.

**Senator Spivak:** I notice that in New York, for example, on the freeway there is a lane for trucks. They do not always stick to it, but there is a lane. That is not true in Canada anywhere, is it?

**Ms Butler:** Not that I have seen.

**Senator Adams:** Do all companies have a regulation now for testing for drugs and alcohol? As I recall, a few years ago the government started testing pilots and people like that, but do companies with drivers having to drive long distances now, either government or private, have a regulation that they have to be tested?

**Ms Butler:** Certainly, for motor carriers, all of the companies that cross the border, certainly all the large ones, already have policies and the smaller ones have until next year. A number of them have decided that their policies will cover all employees and all drivers and all safety sensitive functions, rather than just the cross-border. There are many companies that are not regulated that have programs.

To the best of my knowledge, the airlines are doing pre-employment testing, and the railroads have certain forms of testing prior to employment, and I believe they reserve the right to test after an accident. But all of them are looking at whether they should be expanding their programs. Certainly the large oil companies have programs, and in particular Imperial Oil took a leadership role in putting in place a program after the Valdez incident.

So there are companies doing testing, but it is still scattered. To be quite honest, I believe a lot of companies were waiting to see what the government intended to do. They were waiting for those

**Mme Butler:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** A-t-on étudié les effets que ces drogues peuvent avoir sur l'acuité visuelle la nuit, et a-t-on également étudié la rapidité de réflexes compte tenu des véhicules qu'ils conduisent, c'est-à-dire ces énormes semi-remorques? Voilà ce qui me préoccupe. Le jour, il y a de la marge, mais la nuit, c'est tout à fait différent!

**Mme Butler:** Le Conseil international sur l'alcool, les drogues et la sécurité routière, le CIADSR, a chargé des chercheurs de très haut niveau de se pencher sur ces divers aspects du problème; ils ont très nettement constaté que toute substance ingérée affecte la conduite d'un véhicule automobile, et tout particulièrement la conduite de gros véhicules après la tombée de la nuit. C'est pour cela, vous ai-je dit tout à l'heure, qu'on parle de consommation responsable mais que, pour certains travaux, il est très possible que le seul niveau de consommation acceptable soit le niveau zéro.

**Le sénateur Spivak:** J'ai remarqué qu'à New York, par exemple, sur les autoroutes, une voie est réservée aux camions. Les camions ne s'y tiennent pas toujours, mais enfin une voie leur est réservée. Or, je ne pense pas qu'il en soit ainsi au Canada?

**Mme Butler:** Je ne l'ai effectivement pas remarqué.

**Le sénateur Adams:** Toutes les entreprises ont-elles imposé des tests de dépistage de drogues ou d'alcool? Si je ne m'abuse, il y a quelques années, le gouvernement a commencé à soumettre à de tels tests les pilotes d'avion, par exemple, mais, en ce qui concerne les entreprises qui emploient des chauffeurs ayant à effectuer de longs parcours, existe-t-il une réglementation, soit gouvernementale ou privée, imposant des tests de dépistage?

**Mme Butler:** Il en est effectivement ainsi pour toutes les entreprises de transport routier dont les véhicules traversent la frontière, du moins pour les plus importantes d'entre elles, et cela sera également vrai des petites entreprises qui, elles, ont jusqu'à l'année prochaine pour instaurer de telles politiques. Certaines entreprises ont décidé que leurs politiques s'appliqueraient à tous leurs chauffeurs ainsi qu'à tous les employés occupant des postes ayant trait à la sécurité, et non pas aux seuls employés appelés à franchir la frontière. De nombreuses entreprises qui ne sont pas soumises à la réglementation ont néanmoins instauré de tels programmes.

Autant que je sache, les lignes aériennes font du dépistage pour sélectionner les candidats à l'emploi, les chemins de fer ont également adopté certaines formes de dépistage préalable à l'embauche et je crois qu'ils se réservent le droit d'administrer un test de dépistage en cas d'accident. Toutes ces entreprises se demandent s'il conviendrait d'élargir la portée de leurs programmes. Il est certain que les grosses sociétés pétrolières ont instauré de tels programmes, et notamment la société pétrolière Imperial qui a été l'une des premières à instaurer un tel programme, après la catastrophe du Exxon Valdez.

Il y a donc des entreprises qui font déjà du dépistage, mais les initiatives restent un peu dispersées. À vrai dire, je crois que de nombreuses entreprises attendent un peu pour voir ce que le

regulations so that they could see what standards the government was going to hold them to.

**Senator Adams:** I would like to get back to one question that was asked earlier with regard to policy as between Canada and the United States. I would like to know a bit more about what would happen if a Canadian killed somebody down in the States with a big transport truck. I think the companies cover themselves, but I just wonder about the costs. It costs a lot of money. Many trucks go back and forth to the United States every day. If a person is killed down there and the accident involves a transport truck or a car, maybe the driver is down there in jail for — I don't know how long, but I was just wondering how those people would set up in the future.

**Ms Butler:** Certainly, over and above the employer requirements under these regulations to require testing, the state authorities, the federal highways inspectors, all have the ability to take action where they believe any driver is unfit because of drugs or alcohol, and I would imagine in a fatality situation the driver would find himself in jail. A multitude of things can happen to a company if a driver is found to be unfit. Certainly in a post-accident situation, if the driver does test positive, but is not under the company program for alcohol, they cannot let him drive the truck; they will have to fly someone down to get that truck or bus back. The enforcement, in terms of the American highways, is very strict and very immediate.

**Senator Adams:** Is what happens in America the same thing that happens in Canada? Is there a different law between the United States and Canada?

**Ms Butler:** There is no testing requirement here, but certainly the law enforcement people can conduct their own investigation under the Criminal Code, and they may test. It is my understanding that for any American driver who triggers an accident in Canada, their employer must still ensure that they are tested. So they would still take action.

**The Chairman:** During your presentation you raised a question as to whether or not present federal laws with respect to drugs are sufficient to ensure safety, but you didn't answer it. Could we ask if you might take a whack at it.

**Ms Butler:** I think that as you hear from the railroads, the airlines, if they do speak on this issue, it would be important to hear their perspective on whether they feel the laws are sufficient. I have been told unofficially that, yes, the standards are there, but there are no teeth in the enforcement and administration of those standards. But I think that would be matter into which perhaps the witnesses from the specific modes of transportation could have

gouvernement entend faire. Elles attendaient que soit adopté le règlement afin de voir les critères qu'allait leur fixer le gouvernement.

**Le sénateur Adams:** Je voudrais revenir à une question posée plus tôt au sujet des différences de politique en ce domaine entre le Canada et les États-Unis. J'aimerais savoir un peu plus clairement ce qui se passerait si le chauffeur canadien d'un gros camion écrasait quelqu'un aux États-Unis. Je crois que les entreprises sont couvertes, mais je m'interroge au niveau de coûts. Cela coûte cher. Chaque jour, de nombreux camions vont aux États-Unis ou en reviennent. En cas d'accident mortel entre un camion et une voiture, par exemple, le conducteur va-t-il être incarcéré — je ne sais si ce serait pour longtemps, mais je me demande ce qui sera prévu pour de pareils cas.

**Mme Butler:** Il est clair que, au-delà des obligations qui incombent à l'employeur au titre des règlements sur le dépistage obligatoire, les autorités de l'État en question, les inspecteurs routiers fédéraux, sont tous autorisés à prendre un certain nombre de mesures lorsqu'ils estiment qu'un conducteur est inapte à la conduite d'un véhicule automobile en raison de sa consommation de drogues ou d'alcool. J'imagine qu'en cas d'accident mortel, le chauffeur se retrouvera en prison. Le fait qu'un chauffeur soit reconnu inapte peut entraîner, pour la compagnie qui l'emploie, toutes sortes de conséquences. Il est clair qu'à la suite d'un accident, en cas de résultats positifs du test de dépistage, le chauffeur qui ne participe pas au programme instauré par sa compagnie à l'intention de ceux qui font un usage immodéré de l'alcool, ne pourra pas reprendre le volant. Il faudra que la compagnie envoie quelqu'un d'autre pour ramener le camion ou l'autobus. Sur les autoroutes américaines, la loi et le règlement sont appliqués rigoureusement et immédiatement.

**Le sénateur Adams:** Les choses se passent-elles de la même manière au Canada? Existe-t-il une différence entre les deux pays au niveau des lois applicables en ce domaine?

**Mme Butler:** Il n'existe ici aucune obligation de procéder à un test de dépistage, mais il est bien évident que les autorités policières peuvent procéder à leur propre enquête en vertu du Code criminel et qu'elles ont le pouvoir d'administrer un test de dépistage. Je crois pouvoir dire, dans le cas d'un chauffeur américain qui cause un accident au Canada, que l'entreprise qui l'emploie doit assurer que son employé subira un test de dépistage. Il y aurait donc tout de même des mesures qui seraient prises.

**Le président:** Au cours de votre exposé, vous avez soulevé la question de savoir si l'actuelle législation fédérale en matière de drogues permet d'assurer correctement la sécurité, mais vous n'avez pas apporté de réponse. Pourrions-nous vous demander de nous fournir certains éléments de réponse.

**Mme Butler:** Quand vous recueillerez le point de vue des chemins de fer, des lignes aériennes, si tant est que leurs représentants abordent le problème, il serait bon de leur demander si la législation actuelle leur paraît suffisante. J'ai appris, de manière officieuse, que, effectivement, les normes existent, mais que les mesures d'application manquent de rigueur. Mais j'estime qu'il s'agit là d'une lacune que pourraient permettre de régler les



some input. I think the question needs to be raised, because truly there is a difference in how we are approaching it in Canada from how the Americans are.

**Senator Bacon:** Coming back to the matter of fair and accurate testing, are there any specific programs for helping employees who are affected by drug use or alcohol use?

**Ms Butler:** Absolutely. What has become common now is their employee assistance programs. They may be in-house or they may be provided externally, but I do not believe that anyone can introduce a testing program without also providing the opportunity for individuals to get help.

The testing is the deterrent, but if they have no avenue to get assistance, you will not make any change in safety. Workers need an avenue for encouraging co-workers to get help through peer intervention, but there needs to be a confidential place where someone who needs help can get it. Unfortunately, the American regulations do not require employee assistance programs, but, for instance, in all the training I have been doing for the motor carrier industry, I have been insisting that anyone putting a testing program in place must also have that access to assistance for their employees.

**Senator Bacon:** As we are constantly hearing in Canada, is there any incentive that our government can put forward to help companies come up with such testing that could be accurate?

**Ms Butler:** I do not know what incentives there would be other than straight-out regulation saying: "This is what is expected." That would be the incentive. Certainly, I think companies need guidelines on how to implement programs on the prevention side. The industry itself has been trying to help to the degree it can. That would be certainly one area. But the best incentive is to say: "Here are the rules. You must do this."

**The Chairman:** Could I take you back to the workplace study of 1992 by AADAC, which is basically an Alberta and western bias, and ask you how relative are these statistics to the Canadian experience?

**Ms Butler:** Surveys are extremely expensive to undertake, and unfortunately there have not been a significant number of surveys. However, the findings in this particular one are very much reflective of the results that Transport Canada found in their national surveys in 1989. The difference, for me, was the higher level of drug use, the 11 per cent. That did not come out in the earlier surveys, the Transport Canada ones. Also, the Transport Canada ones did not ask about whether individuals felt there was a problem in their workplace; the Alberta survey augments that.

témoins représentant les divers modes de transport. Je pense que la question mérite d'être évoquée car il existe effectivement une différence d'approche entre le Canada et les États-Unis.

**Le sénateur Bacon:** Je reviens sur la question de l'équité et de la précision des tests de dépistage pour vous demander s'il existe des programmes d'aide aux employés qui ont recours aux drogues ou à l'alcool?

**Mme Butler:** Oui, tout à fait. Les programmes d'aide aux employés sont devenus chose courante. Parfois cela se fait à l'interne, et parfois à l'extérieur, mais je ne pense pas qu'on puisse instaurer un programme de dépistage à moins de donner aux gens la possibilité d'obtenir l'aide dont ils auraient besoin.

Le dépistage a un effet dissuasif, mais si aucune aide n'est proposée aux intéressés, on ne parviendra pas à accroître la sécurité des opérations. Il faut donner à tous les travailleurs les moyens d'encourager leurs collègues à chercher de l'aide auprès de leurs confrères, mais il faut également prévoir un moyen permettant aux gens de demander de l'aide en toute confiance. Malheureusement, la réglementation américaine n'exige pas l'instauration de programmes d'aide aux employés mais, dans tous les programmes de formation que j'ai mis sur pied à l'intention des entreprises de transport routier, j'insiste pour que les entreprises qui adoptent un programme de dépistage mettent également en place des mesures d'assistance à leurs employés.

**Le sénateur Bacon:** Ainsi qu'on se le demande toujours au Canada, comment le gouvernement pourrait-il encourager les entreprises à instaurer des programmes de dépistage assurant des résultats fiables?

**Mme Butler:** Je ne sais pas, sinon que l'on pourrait préciser, dans la réglementation, que, «Voici ce qu'on attend de vous.» Je crois que cela serait effectivement une incitation à bien faire. Je crois, en effet, que les entreprises ont besoin de directives sur la manière d'instaurer des programmes de prévention. Le secteur concerné fait déjà ce qu'il peut en ce sens. Voilà donc un domaine d'action. La meilleure mesure d'incitation serait de dire «Voici les règles. Voici ce que vous devez faire.»

**Le président:** Pourrions-nous revenir sur l'étude menée en 1992 par l'AADAC, sur le milieu de travail. Le point de vue adopté est assez caractéristique de l'Alberta et, plus généralement, des provinces de l'Ouest. Les statistiques qui y sont exposées sont-elles caractéristiques de la situation au Canada?

**Mme Butler:** Les enquêtes coûtent extrêmement cher et c'est pour cela que, malheureusement, elles sont trop rares. Cela dit, les résultats exposés dans celle-ci correspondent largement aux résultats obtenus par Transports Canada dans les enquêtes nationales que le ministère a menées en 1989. D'après moi, la principale différence se situe au niveau de ceux qui font usage de drogues, l'enquête de 1992 donnant un résultat de 11 p. 100 plus élevé. Cela ne figurait pas dans les enquêtes précédentes, celles de Transports Canada. De plus, les enquêtes menées par Transports Canada ne demandaient pas aux personnes sondées de dire s'il y avait, à cet égard, un problème au travail. L'enquête albertaine pose la question.

However, in terms of the patterns of use, this is consistent with what we were finding nationally. Usually, I put these numbers up when a group from any particular company is coming together with the union, with the employees, to develop a policy. No one has ever debated those numbers; they have basically said they are low.

**The Chairman:** This does not bring into the schematic at all the question of generic drug use?

**Ms Butler:** No.

**The Chairman:** Yet I think we would suspect — although we do not know — that that would have a very significant impact.

**Ms Butler:** The Transport Canada studies did look at medications and the numbers were quite high. The Imperial Oil survey also looked at medications and the numbers were quite high as well, in terms of current use. The issue would then be, do people understand, have they had sufficient education to know that those medications can affect their safe operation? That is the concern.

They may legitimately use them, but the issue is, are they aware of the limitations they place on them? That is why the U.S. regulations require that any driver who is going to use a medication must clear with the prescribing physician that it is safe to operate. In other words, they want to make sure that whoever is prescribing those drugs knows that the individual operates a train or drives a commercial motor vehicle, because then the doctor is educated enough to make more conscious decisions as to what drugs he or she will prescribe.

**The Chairman:** Do we have enough basic raw material for industry and government and other internal processes to make rational decisions? Do we have enough information?

**Ms Butler:** I believe we do.

**The Chairman:** There is no need to go out and do another great national survey to discover that drinking on the job is dangerous, particularly for driving a big truck?

**Ms Butler:** In all of the companies that have been looking at this issue, the question of a survey comes up: "Should we look into this further?" But most companies have basically concluded that the information that is available, both American and Canadian, gives them sufficient grounds to make some appropriate decisions and to move forward. So I do not think another survey is necessarily demanded.

**The Chairman:** I could go on all night, but if there are no other questions we do have some other witnesses. May I, on

Cela dit, au niveau des autres aspects de la consommation, les résultats correspondent aux chiffres nationaux. Je fais normalement état de ces mêmes chiffres lors de rencontres avec les représentants d'une entreprise et les représentants syndicaux et des employés afin d'élaborer une politique en ce domaine. Personne n'a jamais contesté ces chiffres; en fait, on considère qu'ils sont plutôt inférieurs à la réalité.

**Le président:** Il n'est donc pas du tout question de la consommation de médicaments?

**Mme Butler:** Non.

**Le président:** Pourtant, on pourrait penser — bien qu'on n'en soit pas certain — que ce serait tout de même un aspect important du problème.

**Mme Butler:** Les études menées par Transports Canada ont effectivement porté sur la consommation de produits pharmaceutiques et les chiffres relevés étaient plutôt élevés. L'enquête menée par la société pétrolière Imperial s'est également penchée sur la consommation de médicaments et, là aussi, les chiffres étaient assez élevés. La question serait donc de savoir si les personnes concernées comprennent, si elles sont suffisamment conscientes pour savoir que ces médicaments sont susceptibles d'affecter la sécurité des tâches qu'elles accomplissent? Voilà ce qui pourrait nous préoccuper.

La consommation de tels médicaments est donc légitime, mais la question est de savoir si les personnes concernées sont conscientes des effets que ces produits peuvent avoir sur l'accomplissement de leurs tâches professionnelles? C'est d'ailleurs pour cela que la réglementation américaine oblige tout chauffeur qui doit prendre un médicament de s'assurer, auprès du médecin qui lui prescrit le produit, qu'il pourra travailler en toute sécurité. Autrement dit, il s'agit de s'assurer que celui qui prescrit l'utilisation d'un médicament sait que son patient conduit un train ou un véhicule commercial car le docteur pourra ainsi prescrire un médicament en toute connaissance de cause.

**Le président:** Possédons-nous suffisamment d'éléments pour permettre aux secteurs concernés, au gouvernement et à d'autres organismes de décider en connaissance de cause? Avons-nous tous les renseignements nécessaires?

**Mme Butler:** J'estime que oui.

**Le président:** Il ne serait donc pas nécessaire d'entreprendre une autre grande enquête nationale pour constater qu'il est dangereux de boire au travail, particulièrement lorsqu'on conduit un gros camion?

**Mme Butler:** Dans toutes les entreprises qui se sont penchées sur le problème, on s'est posé la question de savoir s'il convenait de procéder à une autre enquête. La plupart des entreprises ont en fait conclu que l'information est là, de source américaine et canadienne, et qu'elles disposent des éléments nécessaires pour prendre les décisions qui s'imposent pour aller de l'avant. Je ne pense donc pas qu'il faille nécessairement procéder à une autre enquête.

**Le président:** Je pourrais continuer encore longtemps, mais nous avons d'autres témoins à entendre si personne d'autre n'a de



behalf of the committee, extend to you our deepest appreciation for the enlightenment that you have brought to us.

**Ms. Butler:** Thank you, honourable senators.

**The Chairman:** We have with us now Mr. Maurice Engels, the Chairman of the Railway Safety Act Review Committee (1994), which, as all of us know, has completed one commendable task, and Mr. Armand Goguen, a member of the review committee. Knowing the work of these gentlemen, I have long since come to the conclusion that our committee need not overly concern itself about seeking out questions of safety in the railway industry. I am sure that what they have overlooked or missed would not be worth going after in any event.

I say that by way of praising your very comprehensive report, Mr. Engels, and to assure you that although, like John Crosbie, I have not read it from cover to cover, I have looked at it. Without more ado, I would ask you, Mr. Engels, to lead off.

**Mr. Maurice Engels, Former Chair, Railway Safety Act Review Committee:** I propose to make a statement and to provide you with somewhat of an overview with respect to the study and certain elements that I am sure are of interest to your committee, given what I understand are, in essence, your terms of reference.

With respect to rail, the major components, we concluded, of Canada's public transportation system will be of some assistance to you, I am sure. As you have indicated, Mr. Goguen is appearing here with me today. He was one of the three members on the committee. We did submit our report, which was commissioned and mandated, in essence, under the RSA Act of 1989. We did embark upon this study on January 1, 1994, and concluded it at the end of 1994, which was a predetermined time frame.

I might say that the report and the study resulted in 69 recommendations, of which 60 were accepted by the government, seven were not and two are to receive further study. As a consequence, Bill C-43 is currently going through a committee of the House and should be coming to the Senate eventually.

Our comments today will be within the context of our study and report, and in doing so we propose to give a brief overview of our major findings and recommendations, highlighting certain aspects which may be of particular interest to your committee. We also wish to point out that this approach is not intended to minimize any of the other recommendations.

Let me enumerate for you some of the highlights of our findings and our recommendations.

1. We found during our review that railways in Canada are safe in comparison with competing modes of transportation as well as railways in other countries.

questions à poser. Puis-je, au nom du comité, vous dire combien nous prisons les éclaircissements que vous nous avez fournis.

**Mme Butler:** Je remercie les membres du comité.

**Le président:** Nous accueillons maintenant M. Maurice Engels, président du Comité d'examen de la Loi de 1994 sur la sécurité ferroviaire, qui, comme nous le savons tous, vient de s'acquitter d'une tâche bien méritoire, ainsi que M. Armand Goguen, membre du comité d'examen. Connaissant les labeurs de ces deux messieurs, je suis depuis longtemps persuadé que notre comité n'a pas vraiment à s'inquiéter au sujet de la sécurité ferroviaire. Je suis certain que tout ce que le comité aurait pu ne pas relever ne méritait probablement pas de l'être.

Je dis cela, monsieur Engels, pour vous féliciter du rapport très complet qu'a rendu votre comité et pour vous dire que, comme John Crosbie, je ne l'ai peut-être pas lu du début à la fin, mais je l'ai regardé avec attention. Sans plus de cérémonie, je vous demande donc, M. Engels, de bien vouloir commencer.

**M. Maurice Engels, ancien président, Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire:** J'entends d'abord vous exposer à grands traits l'étude que nous avons menée et certains des éléments susceptibles de retenir l'attention de votre comité compte tenu du mandat qui est le vôtre.

En ce qui concerne les chemins de fer, nous avons conclu que les principaux éléments du réseau de transports publics canadiens devraient, j'en suis certain, vous être utiles. Comme vous venez de le dire, M. Goguen comparait aujourd'hui avec moi. Il est un des trois membres du comité. Nous avons effectivement rendu un rapport conformément au mandat qui nous était confié en vertu de la Loi de 1989 sur la sécurité ferroviaire. Nous avons entamé cette étude le 1er janvier 1994 et nous l'avons terminée à la fin de 1994, c'est-à-dire dans les délais qui nous étaient impartis.

J'ajoute que dans le cadre de l'étude que nous avons menée, et du rapport qui y fait suite, nous avons formulé 69 recommandations, dont 60 qui ont été acceptées par le gouvernement, sept qui ne l'ont pas été et deux qui doivent faire l'objet d'un complément d'étude. En conséquence, le projet de loi C-43 est actuellement à l'étude devant un comité de la Chambre avant d'être transmis au Sénat.

Nos observations se situent aujourd'hui dans le contexte de notre étude et du rapport qui y donne suite et nous nous proposons donc d'exposer à grands traits nos principales conclusions et recommandations, en signalant certains des aspects susceptibles de retenir plus particulièrement l'attention de votre comité. Nous voudrions également préciser qu'en faisant cela, notre intention n'est pas du tout de minimiser l'importance des autres recommandations.

Permettez-moi d'exposer maintenant certains éléments de nos conclusions et des recommandations que nous avons formulées.

1. Nous avons constaté, au cours de notre examen, que les chemins de fer canadiens sont plus sûrs que les autres modes de transport et que les chemins de fer d'autres pays.

2. We concluded that the railway safety system must be changed to one that is both non-prescriptive and industry-driven. We envision the regulator as serving more as an auditor, adhering to the strictest standards of quality assurance and leaving the railways themselves to propose and manage how they will ensure optimum rail safety. This is quite different from what has been in effect for many years, ever since railways came on the scene in Canada.

3. The regulator must continue to play the lead role in ensuring public safety, particularly the areas of interface between railways and the public as well as the provinces and/or municipalities.

4. The matter of the use of intoxicating or mood-altering substances is, I know, of some interest to you, given the witness you have just heard from. Both Mr. Goguen and I were impressed with that witness, because we looked at that particular issue and indeed made a recommendation in that respect. Unfortunately, and I will deal with it in some detail later, that was one of the seven recommendations not accepted by the government.

In any event, the matter of the use of intoxicating or mood-altering substances by those in safety-sensitive positions must be dealt with, in our view, with the onus of developing and managing suitable programs being placed on the railway companies. As the previous witness indicated as a result of some questions, yes, there would be costs involved in dealing with these programs. Certainly, in the industry we were dealing with, railways, it was quite clear that the railways would be quite happy to manage these programs and pay for them. They certainly were very much in favour of such a program.

5. The smaller but growing provincially regulated railways require attention. It is our belief that safety must evolve to mirror the nature of the industry itself, which is continentally interconnected. The current regulatory system varies from province to province, and a consistent and national scheme is clearly needed both to ensure safety and to provide a compatible if not uniform framework.

I am sure you are well aware of what has taken place with respect to CN and CP, where they have, you might say, disposed of a number of major branch lines, which means that the operations and the regulations pertaining to those major branch lines have devolved to the provinces. Having heard from our national railways as well as from American operations and operators that are interested in these branch lines, it seems to us that there should be uniform regulations across this country that tie in with the U.S. and are cross-provincial rather than provincially based only in some instances.

2. Nous avons conclu que le dispositif de sécurité des chemins de fer doit être transformé pour qu'il devienne moins réglementaire et afin de redonner l'initiative aux responsables du secteur. Nous voyons l'autorité réglementaire davantage dotée d'un pouvoir de vérification, assurant le respect des normes de qualité les plus strictes et laissant aux chemins de fer eux-mêmes le soin de proposer et d'appliquer les mesures permettant d'assurer la sécurité des opérations. C'est très différent de ce qui se fait depuis de nombreuses années, depuis que le chemin de fer a fait son apparition au Canada.

3. L'autorité réglementaire doit rester le principal garant de la sécurité du public, surtout au niveau de l'interface entre les chemins de fer et les voyageurs ainsi qu'entre les provinces et les municipalités.

4. Je sais que la question des substances enivrantes ou psychodysléptiques vous intéresse, étant donné le témoin que vous venez d'entendre. M. Goguen et moi nous sommes vivement intéressés à ce qu'elle a dit car nous nous sommes nous-mêmes penchés sur la question et nous avons même formulé une recommandation à cet égard. Malheureusement, et sur ce point je m'attarderai davantage tout à l'heure, il s'agit d'une des sept recommandations qui n'ont pas été retenues par le gouvernement.

Quoi qu'il en soit, il faudra bien régler le problème de la consommation de produits enivrants ou psychodysléptiques par les personnes occupant des postes pouvant mettre en cause la sécurité et, à notre avis, c'est aux sociétés de chemin de fer qu'il incombera de mettre en place et d'appliquer les programmes nécessaires. Comme l'a précisé le témoin précédent, en réponse aux questions qui lui étaient posées, ces programmes entraîneront effectivement des dépenses. En ce qui concerne le secteur sur lequel nous nous sommes penchés, c'est-à-dire les chemins de fer, il est clair que les sociétés de transport ferroviaire administreraient très volontiers ces programmes et en assumeraient les frais. Les responsables se sont dits tout à fait favorables à l'instauration d'un tel programme.

5. Les chemins de fer soumis à la réglementation provinciale, c'est-à-dire, essentiellement, les lignes de chemin de fer de moindre envergure, sont tout de même appelés à se développer, et il faut en tenir compte. Nous estimons que dans ce secteur, sur le plan de la sécurité, la situation doit évoluer en réponse à la nature même de l'industrie ferroviaire dont tous les éléments sont liés à l'échelle continentale. L'actuel régime de réglementation varie d'une province à l'autre, et il est à l'évidence nécessaire d'instaurer un système cohérent à l'échelle nationale, aussi bien pour assurer la sécurité que pour harmoniser, sinon uniformiser l'ensemble.

Vous n'ignorez pas ce qui s'est passé avec le CN et le CP, les deux sociétés s'étant défaites d'importantes lignes secondaires qui ont été reprises par les provinces. Après avoir recueilli l'avis des sociétés ferroviaires canadiennes et de sociétés américaines intéressées à reprendre ces lignes, nous estimons qu'il conviendrait d'instaurer pour l'ensemble du pays une réglementation uniforme compatible avec les réseaux américains, c'est-à-dire une réglementation interprovinciale et non pas, comme c'est encore parfois le cas, uniquement provinciale.



6. The more efficient model we are recommending requires the Railway Safety Directorate, in the first instance, to restructure its decision-making apparatus for the setting of priorities to link them to establish performance objectives and to ensure it has the appropriate skills to undertake its new mandate.

We did find during our study that the skills, you might say, possessed by those we call inspectors are quite important. They perform a very major function and carry a lot of weight and discretion in dealing with safety. They can stop railways from operating in certain areas, at great cost to the railways. We found that these people should be required to possess much greater skills than they do at the present time to operate in the present situation and into the future.

7. As I have indicated, one of our major recommendations is to lead to a shifting from a prescriptive regime to one that will see performance standards and a comprehensive safety plan proposed and implemented by the industry, after approval by the regulator, with such plan and standards to be subject to a coordinated program of monitoring, auditing and inspection by the regulator.

8. Another of the recommendations — and I certainly would suggest that senators read the report in its detail with respect to any issues they are interested in — is that there should be a different appeal process from what presently exists under section 31, in that a qualified, independent body should be established for this purpose and that there should be a timely review and resolution of any appeals.

One of the major concerns we heard from the industry is that an inspector could close down, in effect, part of the rail operation, and any appeal by the industry was very time-consuming and very costly.

9. Another recommendation is that the minister implement the Railway Safety Consultative Committee as provided for under the legislation. This one recommendation, while in essence accepted in principle, is not being proceeded with, from my reading of the amending legislation, as recommended by this committee, and we heard from the industry and from others interested in the Railway Safety Act that there should be such a consultative committee.

In fact, we did find that in the five years during which the legislation was in effect, very little was done to implement a number of things that could have been implemented, because there did not seem to be any mechanism other than going through staff, and so on, and certainly there was no government legislation

6. Le modèle plus efficace dont nous recommandons l'adoption, exigerait, dans un premier temps, que la Direction de la sécurité ferroviaire réaménage son processus décisionnel au niveau de l'établissement des priorités, afin de fixer celles-ci en fonction d'objectifs de rendement précis et d'assurer que cette direction a les ressources humaines nécessaires pour accomplir la nouvelle mission qui lui est confiée.

Au cours de notre étude, nous avons pu constater que ceux que nous appelons les inspecteurs possèdent des aptitudes tout à fait considérables. Ces personnes occupent une fonction très importante et, en matière de sécurité, elles exercent une grande influence et bénéficient d'un pouvoir discrétionnaire étendu. Les inspecteurs peuvent écarter de certaines régions telle ou telle entreprise ferroviaire, avec toutes les conséquences financières que cela peut entraîner pour la société concernée. Nous en avons conclu que ces personnes devraient être tenues de posséder des aptitudes supérieures à celles qu'elles possèdent actuellement afin de pouvoir remplir, non seulement les missions qui leur sont actuellement confiées, mais aussi les missions dont elles devront s'acquitter à l'avenir.

7. Ainsi que je le disais tout à l'heure, une de nos principales recommandations consiste à passer d'un régime de prescription à un régime où les normes de rendement ainsi qu'un plan global de sécurité seraient proposés et mis en oeuvre par l'industrie elle-même, après avoir été approuvés par l'autorité réglementaire, ce plan et ces normes étant soumis à un programme coordonné de contrôle, de vérification et d'inspection mené par l'autorité réglementaire.

8. Une autre des recommandations — et, à cet égard, il me semblerait bon que les sénateurs lisent attentivement le rapport sur les points qui les intéressent particulièrement — serait de modifier la procédure d'appel par rapport à ce qui est actuellement prévu à l'article 31, afin que l'on crée un organisme qualifié et indépendant chargé d'examiner et de trancher sans délai les appels qui lui sont transmis.

Une des principales doléances du secteur ferroviaire est le fait qu'un inspecteur peut, en fait, arrêter tout un pan de transport ferroviaire et qu'en pareille hypothèse, la procédure d'appel prend à la fois beaucoup de temps et beaucoup d'argent.

9. Aux termes d'une autre recommandation, le ministre nommerait, comme le prévoit la loi, un comité consultatif sur la sécurité ferroviaire. Bien que, en principe, le gouvernement ait retenu cette recommandation, la lecture du texte modifiant la législation actuelle me porte à penser qu'elle ne va pas être mise en oeuvre comme recommandait de le faire le comité. Des représentants de cette branche d'activité et autres personnes concernées par la Loi sur la sécurité ferroviaire nous ont dit qu'un tel comité consultatif devrait effectivement être mis en place.

Nous avons en fait constaté qu'au cours des cinq ans qui se sont écoulés depuis l'entrée en vigueur de la loi, on a vu faire bien peu des choses car aucun mécanisme n'était prévu à cet effet, si ce n'est ce qui existait avant, et le gouvernement n'a adopté aucune mesure permettant d'améliorer la situation. Pourtant, un comité

to do some of the things that could have been done, whereas such a committee could provide the impetus to do certain things that otherwise were not done.

10: One of the major concerns and one of the greatest safety concerns in the country with respect to rail are grade crossings. Not much has changed. In fact, any review of statistics will indicate that very little improvement is being made, and yet a great number of accidents still do take place across this country of ours.

11. I mentioned earlier the matter of substance abuse. One of our major recommendations is that there be a testing program for employees in rail in safety-sensitive positions. In other words, it is not a blanket situation that we are recommending, but, again referring to the witness you heard from earlier, when you look at what is taking place in the States, when you know that there is a great interconnection, particularly of railway operations and the U.S. railway operations where certain requirements will have to be met, even putting that aside and looking at the situation we realize the sensitivity and the need for ensuring that there is no abuse by those who may be in a position, if there were an accident, to cause, indeed, great damage.

We know that there was concern, and such concern was expressed to us, about the rights of implementing such a program. We do know, as well, that automobile drivers in practically every province of this country are now being tested on a random basis; if indeed it is considered to be of concern that none of these drivers should be on the road, how can we say that a locomotive engineer should not be subject to such testing, when you consider the responsibilities that that person would have?

However, as I have indicated, the government in the amending legislation that is now going through the House has not seen fit to include this recommendation. We certainly would strongly recommend to this committee, when it deals with the amending legislation, that it look carefully at that aspect of the bill.

12. One of the other recommendations we did make was that there should be a comprehensive review of the Railway Safety Act in another five years. I do not believe that that would necessarily be a requirement, if there were a provision for a consultative committee which would ensure that the legislation is updated as required, and so on. Our concern is that, if the legislation is just passed and in essence forgotten about, as was the case with the last bill, problems will develop and not be resolved and you will be faced with having to make a comprehensive review at the end of the day.

In conclusion, we would simply restate that, while railways in Canada do operate safely, there is still very great concern about grade crossings. As well, I have attached for your consideration a few extracts from the report that deal with comparative data.

Railways operating in this country, versus other countries, particularly the U.S., do measure up very well indeed. The other comparison, and it is a very important one, is rail versus trucking

consultatif aurait pu prendre l'initiative sur un certain nombre de points.

10. Dans le domaine ferroviaire, les passages à niveau constituent un des plus grands sujets d'inquiétude au plan de la sécurité. Là, la situation n'a guère évolué. De fait, toutes les statistiques démontrent combien les améliorations sont rares, alors que, chaque année, on continue à constater un nombre important d'accidents.

11. J'ai parlé plus tôt de l'abus de certaines substances. L'une de nos principales recommandations serait d'instaurer un programme de dépistage à l'intention des employés de chemin de fer occupant des postes intéressant la sécurité. Autrement dit, nous ne recommandons pas d'y soumettre tous les employés sans exception, mais, en rappelant encore une fois les propos du témoin précédent, la situation aux États-Unis démontre l'interdépendance des réseaux ferroviaires, les Américains ayant adopté en ce domaine un certain nombre de règles qu'il faudra respecter. D'ailleurs, la situation elle-même nous impose la prise de mesures permettant d'éviter tout abus de la part de personnes dont les actes, en raison des fonctions qu'elles occupent, revêtent une importance particulière pour la sécurité.

On nous a exprimé un certain nombre de préoccupations touchant les droits de la personne dans le contexte d'un tel programme. Nous savons aussi que, dans presque toutes les provinces du Canada, les conducteurs automobiles sont actuellement soumis à de tels tests de dépistage inopiné; si l'on estime que l'on doit retirer de nos routes les conducteurs qui consomment certaines des substances en cause, comment prétendre qu'un conducteur de locomotive ne doit pas être tenu de subir un tel test, compte tenu des importantes responsabilités qui lui incombent?

Cependant, ainsi que je le disais tout à l'heure, le gouvernement n'a pas jugé bon de reprendre cette recommandation dans le cadre du texte modifiant la législation actuelle et qui est actuellement soumis à l'examen de la Chambre. Nous invitons le comité à se pencher avec attention sur le texte du projet de loi lors de son examen.

12. Nous avons également recommandé que, dans cinq ans, l'on procède à un autre examen général de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cela ne s'imposerait pas nécessairement si l'on prévoyait la constitution d'un comité consultatif qui veillerait à ce que la loi soit mise à jour en fonction des besoins. Ce que nous cherchons à éviter, c'est que le texte de loi soit adopté puis, en fait, laissé de côté comme il en a été avec le dernier projet de loi. En pareille hypothèse, des problèmes surgiront sans qu'on cherche à les résoudre et cela finira par imposer un examen général de l'ensemble des textes applicables.

Permettez-moi, pour conclure, de rappeler simplement que si, au Canada, la sécurité des chemins de fer est effectivement assurée, les passages à niveau continuent à nous préoccuper beaucoup. J'ai également joint à votre intention certains extraits du rapport portant sur des données comparatives.

Comparé à ce qui se passe dans les autres pays, et notamment aux États-Unis, les chemins de fer fonctionnent ici très bien. Une autre comparaison qu'il est important de faire au niveau de la



safety. Again, there is no comparison in terms of the level of safety being much higher with respect to rail as opposed to trucking, and we certainly feel that your committee may do a great service in looking at the aspect of trucking safety in Canada.

With those comments, Mr. Chairman, we are at your pleasure in terms of dealing with any questions you may have.

**Senator Adams:** Things have changed quite a bit in the last few years. Rail lines have been cut down, for instance, since I came to the Senate nearly 20 years ago, and the government has privatized some of the railway. Do you have any records to show whether there has been any reduction in costs or in the number of accidents? Do you have any percentage numbers with regard to railway operators being influenced by alcohol or drugs?

**Mr. Engels:** There are no statistics with respect to substance abuse other than those that were mentioned by the previous witness, to which we were privy as well. But in terms of the level of safety in railways today as opposed to a number of years ago, in spite of changes, in spite of reductions, doing away with the caboose and that kind of thing, we have found no evidence whatsoever that there was any reduction in safety.

**Senator Adams:** You have a policy now that operators have drug testing? Do you have testing regulations now for some of the engineering operators?

**Mr. Engels:** There may be very limited testing, but there is no hard testing. I believe that may be required to a very limited extent, but it is absolutely not sufficient at the present time. That was the strong message we received from the railways. They would very much be interested in much more expanded programs than is the case now. What they do lack, however, is the authority to implement random testing.

**Senator Adams:** On the question of mandatory testing for drugs and alcohol, do you have any idea how many unions there are right now in CN and CP, how many in total?

**Mr. Engels:** Well, we did hear from a number of them.

**Senator Adams:** Yes. If there were mandatory testing for alcohol and drugs, and somebody were found to be an alcoholic or drug addict who belonged to a union, what would happen? Would they have to go through a union, or could they be automatically fired by the government? How does that work?

**Mr. Engels:** Even at the present time, obviously the employer has certain rights, subject to grievance procedures, depending on what the collective agreement says, and certainly there would be protection for the employee not to be dealt with unfairly.

sécurité est entre les chemins de fer et les transports routiers. Je rappelle que la sécurité des chemins de fer est bien meilleure que celle des transports routiers et votre comité pourrait très utilement se pencher sur la question de la sécurité des transports routiers au Canada.

Maintenant, monsieur le président, nous sommes à votre entière disposition pour répondre à toute question que vous voudriez bien nous poser.

**Le sénateur Adams:** La situation a pas mal évolué au cours des quelques dernières années. Le nombre de lignes de chemin de fer a baissé, par exemple, depuis mon arrivée au Sénat il y a presque 20 ans, et le gouvernement a privatisé une partie des opérations ferroviaires. Les données dont vous disposez permettent-elles de conclure à un abaissement des coûts ou à une réduction du nombre d'accidents? Avez-vous des chiffres permettant de savoir quelle est la proportion d'opérateurs de matériel ferroviaire travaillant sous l'influence de l'alcool ou de drogues?

**M. Engels:** En ce qui concerne l'abus de certaines substances, nous n'avons aucune statistique autre que celles dont a fait état le témoin précédent et dont nous étions nous-mêmes avisés. Mais, en ce qui concerne l'état de la sécurité ferroviaire aujourd'hui, par rapport à ce qu'elle était il y a plusieurs années, nous n'avons constaté aucune baisse de la sécurité, et cela malgré les changements intervenus, malgré les coupures, l'élimination du fourgon et autres mesures de ce genre.

**Le sénateur Adams:** Selon la politique en vigueur, les opérateurs de matériel ferroviaire sont soumis à des tests de dépistage? Les règlements prévoient-ils de tels tests pour certains mécaniciens des chemins de fer?

**M. Engels:** Cela peut arriver de manière très limitée, mais il n'existe pas de politique ferme sur ce point. J'estime qu'il serait peut-être indiqué de procéder ainsi dans une certaine mesure, mais les règles actuelles ne sont pas du tout adaptées. C'est bien l'avis exprimé sans ambages par les chemins de fer eux-mêmes. Les entreprises concernées aimeraient beaucoup voir instaurer des programmes beaucoup plus poussés qu'ils ne le sont actuellement. Ce qui leur manque, cependant, c'est le pouvoir d'introduire un système de dépistage inopiné.

**Le sénateur Adams:** En ce qui concerne le dépistage obligatoire en matière de drogues et d'alcool, savez-vous combien de syndicats il y aurait actuellement au CN et au CP?

**M. Engels:** Eh bien, plusieurs d'entre eux nous ont fait connaître leur avis.

**Le sénateur Adams:** Oui. Si le dépistage était obligatoire, et qu'on décelait la présence de toxicomanes ou d'alcooliques appartenant à un syndicat, que se passerait-il? Pourraient-ils s'adresser au syndicat, ou le gouvernement pourrait-il automatiquement les licencier? Comment cela se passerait-il?

**M. Engels:** Même à l'heure actuelle, l'employeur a certains droits, sous réserve des procédures de grief actuellement applicables, en fonction de ce qui est prévu dans les conventions collectives, mais il est clair que l'employé bénéficierait d'un certain nombre de garanties le protégeant contre tout traitement contraire à l'équité.

**Senator Adams:** Are you saying that right now you have inspectors on the rail all the time? How often are they inspecting, and is it just for safety, or is it for being under the influence of alcohol? How do those inspectors work?

**Mr. Engels:** I am not sure what the extent of it is. The inspectors do their work in terms of the safety requirements and regulations.

**Senator Adams:** I do a lot of flying on the airlines, and sometimes I see a government inspector getting on the airplane and talking to the pilot. Is there a regulation to let the crew know when they are coming in, or can they step in at any time?

**Mr. Engels:** Inspectors can inspect anything at any time that relates to railway operations. They have total power in that respect.

**Senator Adams:** We used to fly DC-3s, and sometimes, usually at 3,000 or 4,000 feet up in the air, a DC-3 inspector would have you shut one engine off to see how you were able to fly on one engine.

**Senator Bacon:** You said that the regular committee study and report resulted in 69 recommendations, 60 were accepted, seven were not, and two are receiving further study. Are you not satisfied with that?

**Mr. Engels:** Oh, very much so. I think it has been a great experience. We have some concerns with two in particular of the ones that were not accepted, one of which deals with substance abuse. Indeed, it has been very gratifying for us to see how many of the recommendations were accepted and are being proceeded with.

**Senator Bacon:** What are the railway companies currently doing about substance abuse, right now?

**Mr. Engels:** They have employee assistance programs, and, again, your earlier witness made reference to those. Any major employer has such a program in any event, and so do the railways. The concern of railways is that there is not enough power for them to deal with the substance abuse issue on a random basis, and it may be a case of dealing with a hazard like that after the fact, as opposed to trying to deal with it before the fact. But certainly they have excellent programs in place.

However, as you heard from the previous witness, the U.S. is insisting that these programs be effective come the middle of next year.

**Senator Bacon:** But do you feel that the railways are not doing enough and they are waiting for the government to regulate more? Is that your feeling?

**Mr. Engels:** Yes. The railways have indicated they would like to do more, but they need the authority to do more. At the present time they do not have the legal authority to do more, so they are looking for legislation or regulations by the government to give them the authority to do that. Now, that still would be subject to

**Le sénateur Adams:** Est-ce à dire qu'actuellement des inspecteurs se trouvent à bord de tous les trains? Quelle est la fréquence de leurs inspections, s'intéressent-ils simplement à la sécurité, ou sont-ils chargés également de détecter les personnes affectées par l'alcool? Comment se déroule le travail de ces inspecteurs?

**M. Engels:** Je ne suis pas certain jusqu'où cela va. Les inspecteurs veillent à l'application des règlements et des consignes de sécurité.

**Le sénateur Adams:** Je prends beaucoup l'avion et, parfois, je vois monter à bord un inspecteur qui va s'entretenir avec le pilote. Un règlement prévoit-il que l'équipage sera avisé de la visite d'un inspecteur ou celui-ci peut-il se présenter de manière inopinée?

**M. Engels:** Les inspecteurs peuvent à tout moment se pencher sur tout aspect des opérations ferroviaires. Sur ce plan-là, leur pouvoir est absolu.

**Le sénateur Adams:** Nous pilotions jadis des DC-3, et, parfois, à trois ou quatre mille pieds d'altitude, un inspecteur de DC-3 vous demandait d'éteindre un moteur pour voir un peu si vous étiez capable de continuer avec un seul moteur.

**Le sénateur Bacon:** Vous nous avez dit que, dans le rapport que vous avez rédigé à la suite de l'étude menée par votre comité, vous avez formulé 69 recommandations, dont 60 ont été acceptées, sept qui ne l'ont pas été et deux qui sont encore à l'étude. Trouvez-vous cela satisfaisant?

**M. Engels:** Oh, oui, tout à fait. Cela a été pour nous une expérience extrêmement intéressante. Nous nous inquiétons un peu de deux des recommandations qui n'ont pas été acceptées, dont une touchant l'abus de certaines substances. Nous sommes très heureux de voir que la plupart des recommandations ont été retenues et qu'elles vont être mises en oeuvre.

**Le sénateur Bacon:** À l'heure actuelle, que font les sociétés de transport ferroviaire en ce qui concerne l'abus de certaines substances?

**M. Engels:** Elles ont instauré des programmes d'aide aux employés, programme dont votre témoin précédent vous a parlé. Toutes les grandes entreprises ont instauré de tels programmes et c'est le cas des chemins de fer. Les chemins de fer craignent cependant de ne pas avoir le pouvoir de procéder à des dépistages inopinés et cela peut avoir pour conséquence de les obliger à intervenir a posteriori au lieu de faire de la prévention. Cela dit, les chemins de fer ont instauré d'excellents programmes.

Cependant, comme le disait le témoin précédent, les États-Unis entendent que ces programmes entrent en vigueur avant le milieu de l'année prochaine.

**Le sénateur Bacon:** Estimez-vous que les chemins de fer n'ont pas pris suffisamment d'initiatives en ce domaine et qu'ils attendent que le gouvernement renforce sa réglementation? Êtes-vous de cet avis?

**M. Engels:** Oui. Les chemins de fer ont dit qu'ils aimeraient en faire davantage, mais qu'il leur faudra voir élargir leurs pouvoirs. À l'heure actuelle, ils n'ont pas, juridiquement, le pouvoir d'en faire davantage, et c'est pourquoi ils attendent de nouvelles dispositions législatives ou réglementaires. Bien sûr, il ne s'agit



fair treatment. It is not a matter that the government would give them blanket authority to do whatever they liked in that regard. There would have to be a program developed that would be developing consultation with the unions, and so on.

**Senator Bacon:** But are the companies not carrying out inspections? Would that not be enough? You do not feel that they are doing enough?

**Mr. Engels:** No, there is no authority to randomly check them.

**Senator Bacon:** And they would not do it?

**Mr. Engels:** They cannot, and they will not do it. They do not have the legal basis.

**Senator Bacon:** I am surprised about that. With regard to branch lines, there will be more of them, I suppose.

**Mr. Engels:** Yes.

**Senator Bacon:** Do you have any special report on that, that could be available to us?

**Mr. Engels:** No. We merely dealt with the safety of the railways and obviously the emerging trend of more and more and larger and larger branch lines. What we are advocating is to ensure that there are Canada-wide regulations that deal with railways basically on the same basis so that everybody is being dealt with on a fair basis.

**Senator Stratton:** You were talking about crossings and that really nothing is being done. It is purely because of cost, I would imagine.

**Mr. Engels:** A lot is being done, but not enough is being done.

**Senator Stratton:** Not enough. Okay.

**Mr. Engels:** Not enough is being done, and perhaps a lot more could be done under the guise or under the heading of education to make it clear that people should be careful. There could be new techniques. We recommended, as well, that more research be undertaken to come up with perhaps a better mousetrap in this respect.

We do know that gates are safer than merely a bell ringing; four gates are safer than two gates, that kind of thing. But obviously there is a limit to how much one can do. So perhaps education is a very important component in that respect.

**Senator Stratton:** So you are not necessarily advocating the solution being more gates, but you are advocating education. I would imagine that most of these accidents are rural.

**Mr. Engels:** Not necessarily. I am from the city of London, and it is frightening how many accidents there are because of people sometimes ignoring signals. They are not necessarily just rural, although a lot of them, I am sure, are.

pas de leur permettre d'introduire des mesures contraires à l'équité. Il ne s'agit nullement de leur donner un pouvoir de portée générale leur permettant de faire en ce domaine ce que bon leur semble. Il s'agirait d'instaurer un programme de concert avec les syndicats notamment.

**Le sénateur Bacon:** Mais les entreprises de chemin de fer n'effectuent-elles pas des inspections? Cela n'est-il pas suffisant? Estimez-vous qu'elles n'en font pas assez?

**M. Engels:** Non, elles n'ont pas le pouvoir d'administrer inopinément des tests de dépistage.

**Le sénateur Bacon:** Et elles ne le font pas?

**M. Engels:** Elles ne peuvent pas le faire et elles ne le font effectivement pas. Elles n'en ont pas le droit.

**Le sénateur Bacon:** Cela me surprend. J'imagine qu'il y en aurait davantage sur les lignes secondaires.

**M. Engels:** Effectivement.

**Le sénateur Bacon:** Avez-vous un rapport portant précisément sur cela et que vous pourriez nous communiquer?

**M. Engels:** Non. Nous nous sommes uniquement penchés sur la sécurité ferroviaire et, bien sûr, sur la tendance à la multiplication et à l'extension des lignes secondaires. Il convient, d'après nous, de veiller à l'instauration des règlements à l'échelle nationale, applicables donc à tous les chemins de fer canadiens, afin de régir de manière équitable l'ensemble des opérations ferroviaires.

**Le sénateur Stratton:** Vous avez évoqué le problème des passages à niveau et vous avez dit qu'on ne faisait rien à cet égard. J'imagine que c'est en raison des frais que cela occasionnerait.

**M. Engels:** Beaucoup de mesures ont été prises, mais elles restent insuffisantes.

**Le sénateur Stratton:** Ah bon, c'est insuffisant. Entendu.

**M. Engels:** On n'en fait pas assez et on pourrait peut-être en faire beaucoup plus sur le plan de la pédagogie afin de rendre les gens beaucoup plus conscients du danger. On pourrait également trouver de nouvelles techniques. Nous avons également recommandé que davantage de recherches soient menées afin de parvenir à une meilleure solution.

Nous savons, par exemple, que les barrières sont plus sûres que de simples signaux sonores; que quatre barrières sont plus sûres que deux. Mais il est clair qu'il y a certaines limites à ce qui peut être fait. Donc, en ce qui concerne ce problème-là, la pédagogie peut être un élément très important.

**Le sénateur Stratton:** Vous ne prônez donc pas nécessairement l'installation de plus de barrières, mais vous êtes partisan d'un meilleur effort de pédagogie. J'imagine que la plupart des accidents en ce domaine se produisent en zone rurale.

**M. Engels:** Pas nécessairement. Je réside à London, et je constate, malheureusement, que de nombreux accidents sont dus au simple fait que les gens ne font parfois pas attention aux signaux. Les accidents ne se produisent donc pas seulement en zone rurale, bien qu'ils y soient, j'en suis certain, nombreux.

**Senator Stratton:** I will change topics a bit now and go back to testing. You would advocate mandatory testing?

**Mr. Engels:** Yes, mandatory testing under the program that has to be developed between management and the unions, and also random testing should be available. I think a random testing program, if it could be implemented and had a legal basis, would 99 per cent prevent any potential from developing, just knowing that it was there.

**Senator Stratton:** And that was one of the recommendations that was not accepted?

**Mr. Engels:** That is right.

**Senator Stratton:** Were there reasons given why?

**Mr. Engels:** No. It is rather interesting, because, as the previous witness indicated, there was a study done in 1989. There were some positions taken on an interim basis by the government in 1990, but it was never proceeded with. Then when we looked at it, we researched it, we studied it and we came to the conclusion that it would be in the interest of the public to have such a program and to have this ability for railways to do the testing. We recommended it. To our surprise it was not accepted. Well, it was only one of seven recommendations that were not accepted. But we strongly advocate that this be looked at again and really be considered as very desirable.

**The Chairman:** I have just a bit of a supplementary to Senator Stratton's earlier question, recalling what you have just said about level crossings — and you stressed that in your presentation. When Mr. Ron Jackson was before us — he was the ADM of Transport — he dealt, just in passing, with level crossings, choosing rather to cite the increase in derailments over the last year or two, the sudden, somewhat almost alarming increase in derailments, as a growing problem. Could you comment on that? Did you do work in this area as well?

**Mr. Engels:** Yes, derailments. We did look at it and we looked at it in the context of the time frame in which we were studying this. Certainly, the data that we received and we reviewed indicated that there had been no increase in derailments. I know the winter of 1993-94 was a rather severe one in Northern Ontario, and there were a number of derailments.

**The Chairman:** He placed it in the context of the last 18 months, so it would be, in fact, subsequent to that. Again, I have a bit of a supplementary on the concept of a rail industry regulated program with respect to abuse of substances. In terms of the Canadian National and Canadian Pacific being large enough and strong enough to undertake such responsibility and to undertake it in full cooperation with the unions and all of the other institutional groupings that would have to be brought together to do this outside of government, I can see that capacity there. It should be developed. Perhaps a consultative committee, if we can

**Le sénateur Stratton:** Permettez-moi de changer de sujet et de retourner à la question du dépistage. Êtes-vous partisan des tests de dépistage obligatoires.

**M. Engels:** Oui, de dépistage obligatoire dans le cadre d'un programme élaboré de concert par la direction et les syndicats et autorisant aussi l'administration inopinée des tests de dépistage. Je crois que la simple existence d'un programme de dépistage inopiné, à supposer qu'il puisse être mis en oeuvre avec de solides assises juridiques, éviterait 99 p. 100 des incidents.

**Le sénateur Stratton:** Est-ce là une des recommandations qui n'ont pas été acceptées?

**M. Engels:** C'est exact.

**Le sénateur Stratton:** Vous a-t-on dit pourquoi?

**M. Engels:** Non. C'est d'ailleurs assez intéressant car, comme le disait le témoin précédent, une étude a été menée en ce domaine en 1989. En 1990, le gouvernement a adopté un certain nombre de mesures provisoires mais n'a pas poursuivi sur sa lancée. Puis, lorsque nous nous sommes penchés sur la question, que nous avons étudié le problème, nous sommes parvenus à la conclusion que l'instauration d'un tel programme, et la possibilité offerte aux chemins de fer de procéder à de tels tests de dépistage seraient dans l'intérêt du public. Nous avons donc formulé une recommandation en ce sens. Nous avons été surpris de voir qu'elle n'a pas été retenue. Bien sûr, il ne s'agit que d'une des sept recommandations qui n'ont pas été retenues, mais nous recommandons fermement que l'on se penche à nouveau sur la question et qu'on y voie une mesure qu'il conviendrait de prendre.

**Le président:** Permettez-moi une toute petite question supplémentaire sur ce que le sénateur Stratton vous avait demandé plus tôt au sujet des passages à niveau — vous avez insisté sur ce point dans votre exposé. Lorsque M. Ron Jackson — sous-ministre adjoint des Transports — s'est présenté devant le comité, il a abordé, en passant, la question des passages à niveau, mais en insistant plutôt sur l'augmentation du nombre de déraillements survenus au cours des deux dernières années, estimant que cette augmentation avait quelque chose d'inquiétant. Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur ce point? Vous êtes-vous également penché sur ce problème?

**M. Engels:** Sur les déraillements, oui. Nous avons effectivement étudié la question, tenant compte des périodes en cause. Selon les données qui nous ont été transmises, et que nous avons examinées, il n'y a eu aucune augmentation du nombre de déraillements. Je sais que l'hiver de 1993-1994 a été extrêmement rigoureux dans le Nord de l'Ontario et qu'il y a eu effectivement un certain nombre de déraillements.

**Le président:** Il se situait, lui-même, dans le contexte des 18 derniers mois, c'est-à-dire une période ultérieure à celle que vous venez d'indiquer. J'ai une autre toute petite question supplémentaire touchant la notion d'un programme de dépistage relevant entièrement de l'industrie ferroviaire. Il est clair que le Canadien National et le Canadien Pacifique sont des entreprises suffisamment importantes et suffisamment puissantes pour assumer de telles responsabilités et pour entreprendre un programme de dépistage de concert avec les syndicats ainsi qu'avec tous les autres groupes institutionnels dont il faudra s'assurer le concours



really get that up and going, might challenge themselves to look at it as a question. I would suspect that that would be something that would fall within that ambit.

While it might work there very well, my concern is: What do we do about the crossovers, the short line situations? Do you have an opinion as to whether or not they could afford to do such a testing program outside government parameters?

**Mr. Engels:** There is no question that the CN and CP could certainly easily deal with it, and indeed when we heard from them they were very supportive of it and would pay the cost of such a program, as they are paying the costs of many related programs. The smaller branch lines could benefit from a model that would be developed by the larger ones to implement in their own area.

I am not so sure that it needs to be as costly as perhaps was indicated to you earlier, but having a program in place that could provide for random testing, as in the two examples mentioned by the previous witness, is a fair way of dealing with it, keeping in mind, as well, that the smaller railways belong to a Canada-wide association, where they could benefit from such a program to implement and have one that is fairly uniform and consistent. Yes, there could be some cost, but cost in relation to something that could save them a lot more money in not having such a program.

**The Chairman:** Thank you very much indeed. You have set us off on yet another avenue of thought. We are grateful for your having taken the time and being so patient with us this afternoon.

I would now ask Mr. Rodrigue of NAV CANADA to come to the table, and we will look at safety in the provision of commercial air navigation services. This is NAV CANADA and its role in the ever-changing, constantly changing operations in the air.

**Mr. Gilles Rodrigue, Assistant to the President, Safety and Quality, NAV CANADA:** Thank you for the opportunity for NAV CANADA to give you a brief on safety in the provision of commercial air navigation services. With me today is my colleague Terry Kelly, Manager of Safety Policy at NAV CANADA. I believe you all have a copy of our brief. I have overhead slides, if you prefer, but if you all have copies that is probably preferable.

My objective is simply to give you an overview of the mechanisms in place for NAV CANADA to assure safety. In the outline, I would like to cover the overview of what

si l'on veut pouvoir aboutir sans faire intervenir le gouvernement. Un tel programme devrait être mis sur pied. Peut-être qu'un comité consultatif, si nous parvenions effectivement à le constituer, pourrait se charger de ce dossier. Je pense qu'il s'agit d'une question qui pourrait parfaitement être confiée à un tel comité.

De telles initiatives pourraient donc très bien aboutir, mais ma préoccupation est la suivante: Que faire à l'égard des lignes intermédiaires, des petites lignes? Pensez-vous qu'elles puissent ou non assumer les coûts d'un programme de dépistage en dehors de toute initiative gouvernementale?

**M. Engels:** Il est bien évident que le CN et le CP n'auraient aucun problème en ce domaine, et ces deux entreprises se sont déclarées tout à fait favorables à ce type de programme et prêtes à en assumer les frais comme elles assument déjà les frais d'un certain nombre de programmes connexes. Les plus petites lignes pourraient, elles, profiter du modèle qui serait élaboré par les grandes entreprises ferroviaires, l'appliquant dans le cadre de leurs propres opérations.

Je ne suis pas certain que cela coûterait aussi cher que vous le disiez plus tôt, mais l'instauration d'un programme de dépistage inopiné, comme cela a été expliqué dans le cadre des deux exemples cités par le témoin précédent, serait une manière équitable de s'attaquer au problème car il ne faut pas oublier que les petites entreprises ferroviaires font partie d'une association nationale susceptible de les épauler dans la mise en oeuvre d'un programme qui pourrait alors être appliqué de manière assez cohérente et uniforme. Cela coûterait effectivement quelque chose, mais les coûts d'un tel programme ne sont rien à côté des coûts que pourrait leur imposer le fait de ne pas disposer d'un programme de dépistage.

**Le président:** Je tiens à vous remercier. Vous nous avez suggéré de nouvelles voies de réflexion. Nous vous savons gré du temps que vous nous avez si patiemment consacré cet après-midi.

Je demande à M. Rodrigue de NAV CANADA de bien vouloir s'avancer. Nous allons nous pencher avec lui sur la sécurité dans les services de la navigation aérienne dans un contexte commercialisé. Nous allons parler de NAV CANADA et du rôle que cette entreprise est appelée à jouer dans le domaine de l'aviation civile, domaine en constante transformation.

**M. Gilles Rodrigue, adjoint au président en matière de sécurité et de contrôle de la qualité, NAV CANADA:** Merci de donner l'occasion à NAV CANADA de vous livrer un exposé sur la question de la sécurité dans la prestation des services de navigation aérienne dans un contexte commercialisé. Je suis accompagné de mon collègue Terry Kelly, directeur, Politique en matière de sécurité à NAV CANADA. Je crois que vous avez un exemplaire de notre mémoire. Si vous le préférez, je pourrais me servir des transparents que j'ai emmenés avec moi, mais si vous avez tous des exemplaires du mémoire, c'est peut-être mieux que vous vous en serviez.

J'ai simplement l'intention de vous donner une vue d'ensemble des mécanismes en place à NAV CANADA pour assurer la sécurité. Dans mon esquisse, je me propose de vous donner un

NAV CANADA is all about, safety framework and the safety management program.

NAV CANADA was established in May 1995 as a not-for-profit corporation and specifically for the acquisition of the air navigation system from Transport Canada.

Bill C-20 was passed last summer in June. It drives the commercialization and permits the transfer of the air navigation services, which I will call ANS, to NAV CANADA. It permits NAV CANADA to be a monopoly. It provides for transparency of their activities in rate setting. It provides for safety generally and safety in the North.

The transfer of NAV CANADA occurred on schedule on November 1, 1996. We are new in the organization in the sense that it has been running for 25 or 26 days. On the other hand, as you are probably aware, about 6,000 people did transfer from Transport Canada to NAV CANADA. We are proud to say that we have over 100,000 years of experience collectively. The system, hopefully, is in good hands.

NAV CANADA is a fully private, not-for-profit corporation. It functions as a public utility. There are no shareholders, but there are three types of members: government, labour and industry. It is a totally debt-financed corporation, and was incorporated in May 1995 for the specific purpose of acquiring the air navigation services from the Department of Transport.

NAV CANADA's primary responsibility is to coordinate the safe and efficient movement of aircraft in domestic and international air space. This includes air traffic services, which comprise both air traffic control, flight information services, weather briefing services and advisory services; it includes technical services, which comprise all the electronic navigation aids for communication and for surveillance, such as radar, and all the approach aids; it includes the air navigation system requirements branch, which is responsible for system planning, for flight inspections and for transmitting aeronautical information to the 60,000 pilots we have in the system; and, finally, it includes a training institute, which is mainly an internal training institute for controllers and technicians.

With respect to the safety framework, the safety of ANS is NAV CANADA's highest priority, and it will be maintained at the existing standards. It is comprised of a lot of mechanisms and accountabilities which are driven from the international standards and guidelines primarily through ICAO, the International Civil Aviation Organization. It is also driven by the federal act and regulations, a board of director's safety committee and

aperçu de ce qu'est NAV CANADA, du cadre de travail sur lequel nous nous appuyons en matière de sécurité ainsi que du programme de gestion de la sécurité.

NAV CANADA a été instituée en 1995 en tant que société sans but lucratif, spécialement pour se porter acquéreur du système de navigation aérienne auprès de Transports Canada.

Le projet de loi C-20 a été adopté en juin de l'année dernière. Il régit la commercialisation des services de la navigation aérienne, que nous appelons couramment les SNA, dont il a permis le transfert à NAV CANADA. Il a également permis à NAV CANADA d'être un monopole. Le projet de loi prévoit cependant la transparence de toutes les activités liées à la tarification, il régit la sécurité de façon générale et la sécurité dans le Nord.

Le transfert de NAV CANADA a eu lieu comme prévu le 1<sup>er</sup> novembre 1996. Nous sommes un organisme récent en ce sens que nous n'avons que 25 ou 26 jours d'existence. Cependant, comme vous le savez sans doute, environ 6 000 employés de Transports Canada ont été mutés à NAV CANADA, et nous pouvons nous enorgueillir d'avoir plus de 100 000 ans d'expérience collective. Le système devrait donc être en de bonnes mains.

NAV CANADA est une société entièrement privée, sans but lucratif. Elle fonctionne comme un service public. Elle n'a pas d'actionnaires, mais elle est constituée de trois types de membres: le gouvernement, les syndicats et l'industrie. Elle est entièrement financée par une dette et elle a été constituée en société en mai 1995 dans le but précis de se porter acquéreur des services de la navigation aérienne jusque là assurés par le ministère des Transports.

NAV CANADA a pour principale responsabilité de coordonner les mouvements aériens dans l'espace intérieur et international, avec efficacité et en toute sécurité. Cela s'entend des services de la circulation aérienne, qui comprennent le contrôle de la circulation aérienne, les services d'information de vol, les services d'information météorologique et les services consultatifs; on retrouve également les services techniques, qui comprennent l'exploitation de toutes les aides électroniques à la navigation à des fins de communication et de surveillance, comme les radars ainsi que les aides à l'approche; il y a également la direction des exigences du Système de la navigation aérienne, qui est chargée de la planification pour l'ensemble du système en ce qui a trait aux inspections en vol et à la transmission des renseignements aéronautiques aux 60 000 pilotes qui fréquentent le système; enfin, on retrouve l'institut de formation, lequel est principalement un centre de formation interne pour les contrôleurs et les techniciens.

Pour ce qui est du cadre de travail de la sécurité, il faut dire que la sécurité des SNA est la principale priorité de NAV CANADA, qui compte bien maintenir les normes actuelles en la matière. Ce cadre de travail comporte un grand nombre de mécanismes et de dispositions concernant la reddition de comptes qui découle des normes et des lignes directrices internationales, surtout de celles de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce



NAV CANADA management. I will touch on those in the following slides.

The safety requirements of NAV CANADA, as in the airlines, are governed by the Minister of Transport through the Aeronautics Act. Part VIII of the Civil Aviation Regulations is a brand-new section specifically designed to regulate the safety of air navigation services provisions, primarily aimed at NAV CANADA. Part VIII includes performance-based regulations that honour common safety goals with respect to the different mandates of Transport Canada and NAV CANADA. So they are non-prescriptive standards that permit safety goals to be achieved and measured while permitting NAV CANADA to determine how to achieve those goals.

In addition to the regulatory oversight from Transport Canada, there is internal oversight at the highest level. In fact, the by-laws of NAV CANADA call for a board safety committee comprised of six members of the board of directors. They will provide an oversight of NAV CANADA's risk management by examining our policies and procedures, and by reviewing safety information and safety performance. So it is there at the highest level.

The safety committee has wide powers, including assessing the areas of greatest operational risk, examining the actions being taken by management and ensuring there is effective safety communication between the industry and all levels of NAV CANADA management.

An additional level of oversight in the organization is achieved through a program of reporting directly to the CEO. This is the program for which I am responsible, and although it is mandated by the safety regulations, in other words, we are obliged by law to do certain things, we do more. We report safety performance to the CEO and to the stakeholders. We assist managers in risk management projects and we ensure that the best practices are integrated into our safety performance.

In developing our program, we drew on our experience, and on research and consultation. From our experience in safety programs, we analyzed what was being done for system safety in Transport Canada and in airlines across the nation, and in our own ANS programs while we were in Transport Canada.

With respect to research, we looked at the world-wide programs of other commercial entities providing similar services, and we looked at programs such as NASA, and other forms of industry, including the petrochemical industry and the nuclear industry.

cadre est également régi par les lois et les règlements fédéraux, il est administré par un comité de la sécurité et par la direction de NAV CANADA. Je vais aborder ces différents points dans les diapositives qui suivent.

Les obligations qui sont faites à NAV CANADA en matière de sécurité sont, comme dans le cas des compagnies aériennes, régies par le ministre des Transports, par le truchement de la Loi sur l'aéronautique. La partie VIII du Règlement de l'aviation civile est une partie entièrement nouvelle, essentiellement destinée à réglementer la sécurité des services de la navigation aérienne, et qui vise principalement NAV CANADA. Elle comporte des règles axées sur les résultats à atteindre, règles qui respectent les objectifs de sécurité communs découlant des mandats de Transports Canada et de NAV CANADA. Il s'agit donc de textes non normatifs permettant à NAV CANADA de fixer ses propres objectifs de sécurité, de les atteindre et de les évaluer.

Outre le contrôle réglementaire exercé par Transports Canada, un contrôle interne est exercé par les plus hauts échelons de la société. En fait, les règlements intérieurs de NAV CANADA exigent la formation d'un comité de la sécurité composé de six membres du conseil d'administration. Ceux-ci chapeautent la gestion du risque à NAV CANADA en examinant nos politiques et procédures et en revoyant toutes les données sur la sécurité ainsi que notre performance en la matière. Ce contrôle est donc exercé par l'échelon le plus élevé de l'organisation.

Le comité de la sécurité dispose de vastes pouvoirs, puisqu'il a notamment la possibilité de conduire des évaluations dans les domaines présentant les plus grands risques opérationnels, d'examiner les mesures prises par la direction et de veiller à ce que les communications en matière de sécurité entre l'industrie et tous les échelons de l'administration de NAV CANADA soient efficaces.

Un programme de compte rendu direct au chef de la direction vient ajouter un autre niveau de contrôle au sein de l'organisation. Il s'agit du programme dont je suis responsable et, même si les règlements en matière de sécurité nous y obligent, autrement dit même si nous sommes obligés par la loi de faire certaines choses, nous faisons plus que nécessaire. Nous faisons directement rapport de nos résultats en matière de sécurité au chef de la direction et aux parties prenantes. Nous assistons les gestionnaires dans les projets de gestion du risque et nous veillons à ce que l'on intègre les meilleures pratiques en vigueur dans tout ce qui touche la sécurité.

Pour élaborer notre programme, nous nous sommes appuyés sur notre expérience, sur des recherches et sur des consultations. En nous appuyant sur l'expérience que nous possédons en matière de programmes de sécurité, nous avons analysé ce qui se faisait au titre des systèmes de sécurité à Transports Canada et dans les compagnies aériennes partout au pays, ainsi que dans nos programmes SNA pendant que nous faisons encore partie de Transports Canada.

Nous avons examiné les programmes administrés ailleurs dans le monde par d'autres entités commerciales dispensant les mêmes services que nous; nous nous sommes intéressés à des programmes comme ceux de la NASA et à ceux administrés par d'autres

With respect to consultation, obviously we have consulted internally with our own people, but we also consulted externally with the industry stakeholders and with experts at the University of Waterloo Risk Research Institute.

From all of this we derived a program. Our strategic goal is, obviously, to reduce to as low as reasonably practicable the risk associated with providing air navigation services. This features a top-down approach to systematically manage the risk.

The next slide shows a short organization chart, simply to indicate to you that my office of safety and quality is strategically based. It reports directly to the president and CEO to give it a high profile for safety concerns. It is completely independent of all the operational aspects and it oversees all operating arms of the organization. It also has a direct link to the board safety committee from the board of directors.

Our program objectives are to develop and disseminate safety policy, to measure our safety performance, to coordinate our activities with the Transportation Safety Board and Transport Canada, to integrate our principles, procedures, techniques and best practices all over our organization in our day-to-day operations, to actively identify safety deficiencies, and to provide a specialized risk management service. These objectives emphasize again the top-down approach and the facilitative nature of our approach.

In conclusion, we are developing a world-wide quality program based on the best we have seen. It has received very strong support from the air industry, from the regulating industry, and from Transport Canada. It is a dynamic program that will evolve and will enhance safety of all NAV CANADA operations, while promoting good communications internally. To that end, we will have workshops and training on the safety issues.

That concludes my remarks, Mr. Chairman. I am available for discussion.

**The Chairman:** Thank you very much.

[Translation]

**Senator Bacon:** Mr. Rodrigue, in your program objectives, you stated, and I quote: "Actively identify safety deficiencies" and, immediately after that: "And offer specialized risk management services". Could you elaborate on that? How does one "Actively identify safety deficiencies"? Are these tools that you wish to have within the framework of the objectives you have set for yourself?

industries, comme l'industrie pétrochimique et l'industrie nucléaire.

Nous avons, bien sûr, consulté nos gens à l'interne, mais nous avons aussi consulté les intervenants de l'industrie et les experts de l'Institut de recherche sur les risques de l'Université de Waterloo.

C'est à partir de tout cela que nous avons établi notre programme. Évidemment, notre objectif stratégique est de réduire au plus bas niveau possible les risques associés à la prestation des services de la navigation aérienne. La gestion systématique du risque passe par une approche descendante.

Le transparent suivant représente un organigramme simplifié destiné à vous montrer que mon bureau de la sécurité et de la qualité occupe une place stratégique au sein de l'organisation. Il relève directement du président et du chef de la direction, ce qui donne une prédominance aux questions de sécurité. Il est entièrement indépendant de tous les autres aspects opérationnels et il contrôle supervise tous les services opérationnels de l'organisation. En outre, un lien direct le lie au comité de la sécurité du conseil d'administration.

Nos objectifs au titre de ce programme sont les suivants: élaborer et faire connaître la politique en matière de sécurité; mesurer les résultats de la société en matière de sécurité; coordonner les activités avec le Bureau de la sécurité des transports et avec Transports Canada; intégrer les principes, les procédures, les techniques et les meilleures pratiques dans l'ensemble de l'organisation et dans nos opérations quotidiennes; cerner effectivement les défauts en matière de sécurité et fournir des services spécialisés en gestion du risque. Encore une fois, la réalisation de tous ces objectifs fait appel à une approche descendante et font ressortir la nature facilitatrice de cette approche.

En conclusion, je dirais que nous sommes en train d'élaborer un programme dont la qualité est de calibre mondial, à partir de ce que nous avons vu de mieux ailleurs. Ce programme a reçu l'appui ferme du milieu de l'aviation, des organismes de réglementation et de Transports Canada. C'est un programme dynamique qui évoluera dans le temps et qui a été conçu pour rehausser la sécurité de toutes les opérations de NAV CANADA, tout en favorisant les communications à l'interne. À cette fin, nous organisons d'ailleurs des ateliers et des séances de formation sur les questions de sécurité.

Voilà qui met un terme à mes remarques liminaires, monsieur le président. Je suis prêt à passer à la discussion.

**Le président:** Merci beaucoup.

[Français]

**Le sénateur Bacon:** Monsieur Rodrigue, dans les objectifs du programme, vous indiquez, et je cite: «Identifier activement les déficiences en matière de sécurité» et ce qui suit immédiatement: «et fournir des services spécialisés en gestion des risques». Est-ce que vous pourriez élaborer davantage là-dessus? Comment pouvez-vous «identifier activement des déficiences en matière de sécurité»? Est-ce que ce sont des outils que vous vous donnez dans les objectifs que vous visez?



**Mr. Rodrigue:** Yes, to identify safety deficiencies, we generally start off by doing an internal analysis of incidents that occur in order to identify any problem there might be, or we contact industry representatives when we are told that there would seem to be a problem in a given area. We then do what is called a safety review which is generally managed by someone from my office with the assistance of the operations managers who will do an on-site investigation. They meet with the stakeholders and, as an expert panel, they formulate recommendations. That is our usual way of going about things when there is a problem.

The specialized risk management service is a way of analyzing the risks of daily decision-making based on implied dollar values, the number of lives involved and the frequency of that type of incident. There is a whole procedural methodology that is recognized internationally and that we can use. Our goal is to train our managers and our heads of operations in these fields with the help of specially trained people from our organization.

**Senator Bacon:** Is that part of the training that you mentioned?

**Mr. Rodrigue:** Very much so.

[English]

**Senator Stratton:** It is pretty hard to measure something that is just beginning, but if there is an accident, is it still Transport Canada that carries out the investigation?

**Mr. Rodrigue:** Yes. The Transportation Safety Board is still responsible to investigate all accidents and incidents as called for. That still permits us to do an internal investigation, obviously, but the Transportation Safety Board is the responsible authority. Normally, they will generate a report that will be transmitted both to Transport Canada and to NAV CANADA.

**Senator Stratton:** I am curious about the stakeholders; the members are government — that is the federal government?

**Mr. Rodrigue:** Yes.

**Senator Stratton:** And labour, meaning the unions.

**Mr. Rodrigue:** Our unions, yes.

**Senator Stratton:** And industry, meaning the airlines.

**Mr. Rodrigue:** Yes, the airlines.

**The Chairman:** Those are the stakeholders.

**Mr. Rodrigue:** Yes. Also, if I may add, senator, the board of directors is formed from these three entities. So there are airlines represented on the board of directors, there are unions internal to NAV CANADA represented and, obviously, independent members and government members.

**M. Rodrigue:** Oui, en identifiant les déficiences de sécurité, généralement nous débutons à partir d'analyses internes d'incidents pour voir s'il y a un problème ou nous sommes en contact avec l'industrie qui nous avertit qu'il semble y avoir un problème dans tel domaine. Nous faisons alors ce que l'on appelle un «safety review» qui est normalement géré par un responsable de mon bureau secondé par les responsables des opérations qui vont faire une enquête sur place. Ils vont rencontrer les «stakeholders» et ils feront des recommandations d'un panel d'experts. C'est normalement la méthode que nous utilisons lorsqu'il y a un problème.

Le «specialized risk management service» est une façon d'analyser les risques des décisions journalières basé sur la valeur des dollars impliqués, le nombre de vies impliquées et la fréquence des événements. Il y a toute une méthodologie des procédures qui sont devenues internationales et que nous pouvons utiliser. Le but est de former nos gestionnaires et les responsables de nos opérations dans ces domaines à l'aide des spécialistes de notre organisation.

**Le sénateur Bacon:** Cela fait partie de la formation que vous avez mentionnée?

**M. Rodrigue:** Exactement.

[Traduction]

**Le sénateur Stratton:** Il est très difficile d'évaluer quelque chose qui vient juste de prendre naissance, mais si un accident se produisait, est-ce encore Transports Canada qui effectuerait l'enquête?

**M. Rodrigue:** Oui. Le Bureau de la sécurité des transports demeure responsable d'enquêter sur tous les accidents et les incidents, comme prévu. Bien évidemment, cela ne nous empêche pas de conduire des enquêtes internes, mais c'est le BST qui demeure l'autorité responsable en la matière. Normalement, le BST produira des rapports qui seront communiqués à Transports Canada et à NAV CANADA.

**Le sénateur Stratton:** Je suis curieux au sujet des parties prenantes; les membres de NAV CANADA sont le gouvernement... autrement dit le gouvernement fédéral?

**M. Rodrigue:** Oui.

**Le sénateur Stratton:** Et il y a les syndicats.

**M. Rodrigue:** C'est cela.

**Le sénateur Stratton:** Et par industrie, vous entendez les compagnies aériennes?

**M. Rodrigue:** C'est cela.

**Le président:** Ce sont donc là les parties prenantes.

**M. Rodrigue:** Oui. En outre, si je puis me permettre d'ajouter quelque chose, sénateur, le conseil d'administration est constitué de représentants appartenant ces trois parties prenantes. Les compagnies aériennes sont donc représentées au conseil d'administration, il y a les syndicats de NAV CANADA et, bien sûr, des membres indépendants et des membres du gouvernement.

**Senator Stratton:** How is this all paid for? Is it just by the landing fees paid by airlines?

**Mr. Rodrigue:** At this point in time it is still under the air transportation ticket tax which Transport Canada used to collect, but it will be shifted to a complete fee for service within two years of November 1, 1996. There will be charges, likely to be en route charges and terminal charges in a given terminal area. It is not landing charges per se, because landing charges are primarily for airport purposes.

**Senator Stratton:** As I understand it, and this may be off the topic, you are instituting an overhead charge for people who are flying, which you were not doing before.

**Mr. Rodrigue:** That is correct.

**The Chairman:** I have many questions in this area. I am still looking for a business plan. Do you have one that you might be able to give us?

**Mr. Rodrigue:** No, I do not have a business plan. There was a form of business plan in the prospectus.

**The Chairman:** I am talking about your business plan now. If things are going to run safely, they have to have money. I want to know how you are going to raise the money and what you are going to do about safety. Can you undertake to ask the board whether they would feel free, if not now, at some point in the relatively near future, like before Christmas, to let us have a copy of it for our records?

**Mr. Rodrigue:** Yes. As I say, there are certainly a lot of elements of it in the prospectus that NAV CANADA developed before the transfer. I do not have a final one, but I will certainly undertake that.

**The Chairman:** I am always concerned about the impact of saving money on safety. Why have we gone through this exercise? Why have we moved this function from the aegis of Transport Canada to NAV CANADA?

**Mr. Rodrigue:** Primarily because the stakeholders felt that they were not being provided the service they needed, because, basically, government and Transport Canada were trying to reduce the debt and the deficit. Accordingly, the services to the industry were decreasing while the demand from the industry was increasing. The industry at large submitted information to the previous government, and, accordingly, we studied the subject. We believe we can improve significantly in many areas in a private enterprise totally focused on one service rather than within government at large.

**The Chairman:** Are you suggesting you can save money and still maintain a high level of safety?

**Mr. Rodrigue:** We certainly can. We are convinced of that. For instance, the procurement practices will obviously be more narrowly focused. We do not have the same drives that the government would have to satisfy a lot of other objectives.

**Le sénateur Stratton:** Et qui paie pour tout cela? Ce sont justes les redevances d'atterrissage versées par les compagnies aériennes qui permettent de financer cela?

**M. Rodrigue:** Pour l'instant, le système est encore financé grâce à la taxe sur les billets prélevée par Transports Canada, mais dans les deux ans qui suivront le 1<sup>er</sup> novembre 1996, le système sera financé grâce à une redevance globale sur les services. Des droits seront imposés, comme des redevances en route et des frais d'aéroport dans certains endroits. Il ne s'agira pas de redevances d'atterrissage comme telles, parce que celles-ci sont principalement destinées aux aéroports.

**Le sénateur Stratton:** D'après ce que je crois comprendre, et je suis peut-être hors sujet, vous êtes en train d'instaurer une redevance directe que le public voyageur devra payer, chose qui n'existait pas avant.

**M. Rodrigue:** C'est exact.

**Le président:** J'ai beaucoup de questions à vous poser sur ce sujet. J'attends encore qu'on me fournisse un plan d'entreprise. En avez-vous un que vous pourriez nous remettre?

**M. Rodrigue:** Non, je n'en ai pas. Notre prospectus contient une forme de plan d'entreprise.

**Le président:** Je veux parler de votre plan d'entreprise actuel. Pour que les choses se passent bien, il faut qu'il y ait de l'argent. Je veux savoir où vous trouverez l'argent et ce que vous allez faire sur le chapitre de la sécurité. Pouvez-vous demander au conseil de bien vouloir nous faire remettre, si ce n'est tout de suite du moins dans un proche avenir, par exemple avant Noël, un exemplaire du plan d'entreprise pour nos dossiers?

**M. Rodrigue:** Oui. Comme je le disais, vous en trouverez certains éléments dans le prospectus que NAV CANADA a préparé avant le transfert. Je n'ai pas de version finale du plan d'entreprise, mais je vais certainement donner suite à votre demande.

**Le président:** Je redoute toujours les répercussions des économies sur la sécurité. Pourquoi s'est-on livré à tout cet exercice? Pourquoi sommes-nous passés de Transports Canada à NAV CANADA?

**M. Rodrigue:** Essentiellement parce que les parties prenantes estimaient qu'elles ne recevaient pas le service dont elles avaient besoin et cela, surtout parce que le gouvernement et Transports Canada voulaient réduire la dette et le déficit. Cela étant, on a réduit les services offerts à l'industrie alors que la demande, elle, augmentait. L'ensemble du milieu aéronautique a communiqué cette information au gouvernement précédent, et nous avons étudié la question par la suite. Nous estimons être en mesure de pouvoir apporter des améliorations sensibles dans de nombreux aspects, en tant qu'entreprise privée entièrement tournée vers le service, plutôt qu'en tant qu'élément de la fonction publique.

**Le président:** Êtes-vous en train de nous dire que vous pouvez réaliser des économies et maintenir un haut degré de sécurité?

**M. Rodrigue:** Très certainement. Nous en sommes convaincus. Par exemple, nous allons bien évidemment resserrer nos méthodes d'approvisionnement. Nous n'avons pas, contrairement à la fonction publique, à satisfaire à autant d'objectifs.



**The Chairman:** But on procurement, you say you can save some money.

**Mr. Rodrigue:** Yes.

**The Chairman:** Procurement of what?

**Mr. Rodrigue:** Procurement of all our systems. We spend about \$200 million a year in capital expenditures. We have to make expenditures for acquisitions in the normal operations and maintenance, but I am not too sure what the figure would be for O&M. It is fairly significant as well, because of acquiring all sorts of equipment, including navigational aids, radar, et cetera.

**The Chairman:** What system is in place today in Canada?

**Mr. Rodrigue:** What do you mean?

**The Chairman:** What is it called?

**Mr. Rodrigue:** The air navigation system.

**Senator Adams:** AWOS.

**The Chairman:** What is the brand name for it? How old is it? Let us go at it that way.

**Mr. Rodrigue:** You mean the radar system, senator?

**The Chairman:** I mean downtown in your terminal. We are going to Edmonton to have a look at the terminal and we will be looking at it under new management and I will ask whose system it is.

**Mr. Rodrigue:** It is an ensemble of many, many systems, senator. Obviously, it includes our radar system, which we commissioned and acquired about three or four years ago; it is a fairly new radar system. It also includes a massive communications system and navigational aids in all sites and en route, so a centre like Edmonton controls the air space overhead within what we call the flight information region, which is simply an administrative region for the purpose of air traffic.

**The Chairman:** You are missing the point altogether. Is our system modern?

**Mr. Rodrigue:** Our system is fairly modern.

**The Chairman:** It is fairly modern. How old is it?

**Mr. Rodrigue:** Our radar system, for instance, is top notch. It is a very modern system. Some of our automation systems are not very modern. We are trying to modernize those. Some of our communications are first class and some are not. In a large system like that, you have various pieces that you replace on a periodic basis, but, overall, we have a good system, certainly.

**The Chairman:** But we have no level playing field then. We have an old system here and a newer system there.

**Le président:** Mais vous dites que vous pouvez économiser de l'argent sur les approvisionnements.

**M. Rodrigue:** Oui.

**Le président:** L'approvisionnement en quoi?

**M. Rodrigue:** L'acquisition de tous nos systèmes. Nos dépenses en capital sont d'environ 200 millions de dollars par an. Nous devons également dépenser au titre des approvisionnements pour les opérations et l'entretien courants, bien que je ne sache pas exactement ce que représente le budget d'O et E. Mais il est assez important, parce que nous achetons toutes sortes d'équipements, notamment des aides à la navigation, des radars, et cetera.

**Le président:** Quel est le système actuellement en place au Canada?

**M. Rodrigue:** De quoi voulez-vous parler?

**Le président:** Comment l'appelle-t-on?

**M. Rodrigue:** Le système de navigation aérienne.

**Le sénateur Adams:** L'AWOS.

**Le président:** Mais quel est son nom de commerce? Quel âge a-t-il? Parlons-en sous cet angle.

**M. Rodrigue:** Vous voulez parler du système de radar, sénateur?

**Le président:** Je veux parler de ce qui se passe dans votre aérogare. Quand nous nous rendrons à Edmonton, nous jetterons un coup d'oeil sur l'aérogare et nous analyserons la question en fonction de la nouvelle direction et je demanderai de quel système il s'agit.

**M. Rodrigue:** Eh bien, il s'agit de très nombreux systèmes, sénateur. On y retrouve, bien sûr, notre système radar, qui a été commandé et acheté il y a environ trois ou quatre ans; c'est donc un système relativement nouveau. Mais il y a aussi un énorme système de communication et d'aides à la navigation, dans les régions terminales le long des voies aériennes, et un centre comme celui d'Edmonton qui contrôle l'espace aérien se trouvant à l'intérieur d'une zone que nous appelons région d'information de vol et qui, pour les fins de la circulation aérienne, est une simple région administrative.

**Le président:** Vous n'avez pas du tout compris. Est-ce que notre système est moderne?

**M. Rodrigue:** Oui, il est assez moderne.

**Le président:** Il est assez moderne. Quel âge a-t-il?

**M. Rodrigue:** Notre système radar, par exemple, est à la pointe du progrès. C'est un système très moderne. Certains de nos systèmes automatiques ne sont pas aussi modernes. Mais nous essayons de les moderniser. Certains de nos systèmes de communication sont de tout premier rang et d'autres ne sont pas tout à fait à ce niveau. Dans un vaste système comme celui-ci, on retrouve diverses pièces d'équipement qu'il faut remplacer régulièrement mais, dans l'ensemble, nous disposons certainement d'un bon système.

**Le président:** Mais alors, tout n'est pas égal. Il y a de vieux systèmes ici et là, et il y en a de nouveaux ailleurs.

**Mr. Rodrigue:** By and large, we have a very modern system, certainly comparable to that of any western country in the world.

**The Chairman:** It is comparable to, equal to, just as good as, just as up to date as and just as capable of taking control of an aircraft and moving it around as any other system?

**Mr. Rodrigue:** Very much so. Absolutely.

**The Chairman:** I am pleased to hear that.

**Mr. Rodrigue:** We have one of the safest in the world as well, I am pleased to say.

**The Chairman:** By the grace of God.

**Mr. Rodrigue:** No, by the professionalism of our people.

**The Chairman:** That is right, and the professionals are there. I accept that. To keep the system top notch for, say, the next five years, are we looking at multi-million dollar upgrades? How much money will we spend a year, for instance?

**Mr. Rodrigue:** For upgrading?

**The Chairman:** Will we be spending a significant amount of money?

**Mr. Rodrigue:** On upgrading, yes. As I mentioned before, it is in the order of between \$100 million and \$200 million that we spend every year in upgrading the system.

**The Chairman:** Are you able to realize that out of money saved?

**Mr. Rodrigue:** It is partly out of money saved but it is partly financed by the user fees. Actually, it will be completely financed by user fees.

**The Chairman:** It will be completely financed by user fees, and yet you will still save money, so that means user fees will have to go up.

**Mr. Rodrigue:** No. We calculate, senator, that what is being charged today through the air ticket tax will be almost equivalent in total to the user fee that we will charge, so in total, it should be cost-neutral.

**The Chairman:** Perhaps, when you make an inquiry about the business plan, you might include the prospectus of your new not-for-profit corporation, because we would like to see that. I would just remind you again that, when you start saving money, that means you are starting to cut corners, and those of us who are frequent users of aircraft are somewhat touchy about that.

**Senator Adams:** NAV CANADA was started in 1995. It is just over a year old. I just want to know what its future plans are. I would like to go into the operations a bit more. Companies like Air Canada have staff at the ground area around the terminal. Will you be doing that too? Right now, having taken over from Transport Canada, NAV CANADA is responsible for operations, for safety and for aircraft landing, is it? Do you think that in the

**M. Rodrigue:** Mais dans l'ensemble, nous disposons d'un système moderne qui se compare sans doute fort bien à ceux dont disposent les autres pays du monde occidental.

**Le président:** Est-ce qu'il est comparable, est-il la même chose, est-il aussi bon, est-il aussi moderne et est-il tout autant en mesure d'assurer le contrôle des avions et des mouvements aériens que n'importe quel autre système?

**M. Rodrigue:** Tout à fait. Absolument.

**Le président:** Bien je suis heureux de l'entendre.

**M. Rodrigue:** De plus, je suis heureux d'ajouter que nous avons un des systèmes les plus sûrs du monde.

**Le président:** Par la grâce de Dieu.

**M. Rodrigue:** Non, grâce au professionnalisme de nos gens.

**Le président:** C'est vrai, et les professionnels se trouvent chez vous. Je le reconnais. Mais pour maintenir cette qualité du système pendant, disons, les cinq prochaines années, faudra-t-il investir des millions de dollars en amélioration? Combien d'argent faudra-t-il dépenser par an, par exemple?

**M. Rodrigue:** Pour améliorer le système?

**Le président:** Est-ce que nous allons devoir dépenser beaucoup d'argent?

**M. Rodrigue:** Pour l'amélioration, oui. Comme je le disais plus tôt, il faudra dépenser entre 100 et 200 millions de dollars par an pour améliorer le système.

**Le président:** Et vous pourrez financer cela grâce aux économies réalisées?

**M. Rodrigue:** En partie grâce aux économies réalisées, mais en partie aussi grâce aux droits que verseront les usagers. En fait, ce sont les droits versés par les usagers qui financeront tout.

**Le président:** Le système sera entièrement financé par les frais d'utilisation et si vous allez en plus faire des économies, cela veut dire que ces frais devront être augmentés.

**M. Rodrigue:** Non. Nous estimons, sénateur, que les frais d'utilisation que nous prélèverons équivaldront presque au montant de la taxe sur les titres de passage qu'on prélève en ce moment, si bien que dans l'ensemble, le coût ne variera pas.

**Le président:** Quand vous demanderez qu'on vous remette le plan d'entreprise, vous pourriez peut-être en profiter pour réclamer le prospectus sur votre nouvelle société sans but lucratif, parce que nous aimerions y jeter un coup d'oeil. Je vous rappellerai simplement que, dès le moment où l'on commence à vouloir économiser de l'argent, on prend des raccourcis, et vous touchez là une corde sensible chez les utilisateurs fréquents des services aériens que nous sommes.

**Le sénateur Adams:** NAV CANADA a été créée en 1995. Elle a donc un peu plus d'un an. J'aimerais savoir quels sont vos plans d'avenir. J'aimerais que nous parlions un peu plus des opérations. Les compagnies comme Air Canada ont du personnel au sol, dans les aéroports. Allez-vous faire ce travail également? Pour l'instant après avoir pris la relève de Transports Canada, NAV CANADA est responsable des opérations, de la sécurité des mouvements



future, NAV CANADA will be taking over other operations from Transport Canada?

**Mr. Rodrigue:** NAV CANADA is responsible for all air traffic control, in other words, all of the activities to control aircraft, and is basically responsible to manage the air space, now and in the future, unless Parliament decides otherwise. That is the intent.

Just to address the chairman's concern about safety, that is one of the reasons why NAV CANADA is a not-for-profit organization. We are not there to make a profit for specific stakeholders. This is an organization that is driven by professionals.

**The Chairman:** It was a not-for-profit exercise when it went before the government, I hope.

**Mr. Rodrigue:** Yes, indeed. That is why it was transferred that way. Yes, there will be savings operationally, and administratively especially. We figure that we can improve very much in this particular area. Overall, the intent is to provide a very modern and safe system to all the users.

Senator Adams, I am not sure I answered your question.

**Senator Adams:** Yes, thank you, but I have another question. Over a year ago, during a committee chaired by Senator Carney that was looking into the abandonment of lighthouses, we heard evidence from a few witnesses about AWOS, the automated weather observation system. There was concern that a private company was taking over AWOS. We heard from persons in the community, from radio operators and the weather forecasters and so on.

Really, my question is: How do you project saving more in the future now that NAV CANADA has taken over? Do you have to do budget forecasts for Transport Canada? Are they telling you that you should cut down a bit more in order to have more savings? I know you are now responsible for safety, but what the government is looking for is to cut down the costs of operating an airline.

**Mr. Rodrigue:** There are two parts to that. The services to the north are protected in the act, as you are probably aware, so they should not change significantly unless there is support from the user community — from the territories, from the government of the territories, et cetera.

In Southern Canada, the level of service will be determined essentially by the user community. We will consult with the users. If they want a special service at a particular airport, and they are ready to pay for it, that will be provided. Safety analysis will take place every time, and we will have to convince Transport Canada, through what we call an aeronautical study, that the change will not jeopardize safety in any way, shape or form. If that is satisfied,

aériens et des atterrissages des appareils, n'est-ce pas? Pensez-vous que, dans l'avenir, la société pourrait assumer d'autres fonctions actuellement remplies par Transports Canada?

**M. Rodrigue:** NAV CANADA est responsable du contrôle de la circulation aérienne, autrement dit de toutes les activités touchant au contrôle des mouvements aériens et elle est essentiellement responsable de gérer l'espace aérien, aujourd'hui et dans l'avenir, à moins que le Parlement n'en décide autrement. Mais c'est là l'intention pour l'instant.

Pour répondre à la préoccupation exprimée par le président au sujet de la sécurité, je dirais que c'est là une des raisons pour lesquelles NAV CANADA est un organisme sans but lucratif. Nous n'allons pas réaliser des profits pour telle ou telle partie prenante. C'est une organisation à vocation spécialisée.

**Le président:** Mais j'espère que, quand la fonction publique s'en occupait, il s'agissait déjà d'une opération sans but lucratif.

**M. Rodrigue:** Certes. C'est pour cela que le transfert s'est effectué de la sorte. Nous réaliserons effectivement des économies, sur le plan opérationnel, mais surtout sur le plan administratif. Nous estimons pouvoir apporter beaucoup d'amélioration sur ce dernier chapitre. Dans l'ensemble, nous avons l'intention d'offrir un système très moderne et très sûr à l'ensemble des utilisateurs.

Sénateur Adams, je ne suis pas certain d'avoir répondu à votre question.

**Le sénateur Adams:** Mais si, je vous remercie, mais j'aurais une autre question à vous poser. Il y a un an, lors d'une séance de comité présidée par le sénateur Carney qui portait sur l'abandon des phares, quelques témoins sont venus nous parler de l'AWOS, autrement dit le Système automatique d'observation météorologique. On craignait alors qu'une entreprise privée ne soit chargée de s'occuper de l'AWOS. Nous avons accueilli des représentants des collectivités, des opérateurs radio, des météorologues, et d'autres.

Mais ma question est en fait celle-ci: comment envisagez-vous de pouvoir économiser plus dans l'avenir maintenant que NAV CANADA a pris la relève? Devez-vous effectuer des prévisions budgétaires à l'attention de Transports Canada? Le ministère vous indique-t-il où vous devez réduire plus afin de réaliser plus d'économies? Je sais que vous êtes responsables de la sécurité, mais ce que le gouvernement veut faire, c'est de réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes.

**M. Rodrigue:** Votre question concerne deux choses. D'abord, les services offerts dans le Nord sont garantis par la loi, comme vous le savez sans doute, de sorte que l'on ne pourra pas les modifier grandement à moins qu'on ait l'appui des collectivités d'usagers, l'appui des territoires, du gouvernement des territoires, et cetera.

Dans le Sud du Canada, le niveau de service sera essentiellement déterminé par le milieu des usagers. Nous consulterons les usagers. S'ils veulent un service spécial à tel ou tel aéroport, et s'ils sont prêts à payer pour le recevoir, nous le leur offrirons. Nous nous livrerons à une analyse systématique sous l'angle de la sécurité et nous devons convaincre Transports Canada, par le biais de ce qu'on appelle une étude aéronautique, que le

we can make some changes. It applies to everything we do, such as providing weather briefings, and things of that nature.

**Senator Bacon:** Air traffic controllers are considered an essential service. What would happen in the case of a strike of air traffic controllers? Would you be able to ensure safety? Is air traffic control enough or would the weather services, for example, be of importance to you?

**Mr. Rodrigue:** The weather services are also important, obviously. The weather services, as you are probably aware, senator, are provided to us by Environment Canada and we distribute the weather information. We are briefing the pilots, essentially.

In the case of a strike, safety would not be compromised. I suppose everything is possible and a strike could occur, but our intent, and certainly by the way we are shaping our human resources policies, is to have a partnership with the main unions. So far, we have formulated our human resources policies and our staffing policies with them; so, in that sense, we certainly hope to achieve a non-event with respect to strikes, but, should one occur, safety will not be compromised. Traffic will be reduced to a minimal level, if there is any traffic, and the appropriate personnel will be there at that time, certainly.

**Senator Stratton:** There is an air traffic control operation at each major terminal or airport in the country. Just in the west you have Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Vancouver, and Victoria, all with air traffic control. I recall that a while ago there was a discussion about limiting air traffic control and making it more regional. Has that taken place, or is each major terminal still looking after its own sector?

**Mr. Rodrigue:** The traffic is subdivided as en route traffic through our area control centres. We have seven of them in the country. Basically, the air space is divided into seven, and the seven centres are responsible for the en route portion. When an aircraft gets near an airport, responsibility for it shifts to a terminal controller, who then shifts it back to a tower controller when the aircraft is within seven miles or five miles, whatever is applicable in the particular case, whether there is radar or not. When they are getting close to an airport, they could be under the control of the tower in that particular case, but the transfer is from the en route sector to the terminal sector, and then to the tower sector.

**Senator Stratton:** When you say seven regional centres, do you mean seven across the country?

**Mr. Rodrigue:** There are seven area control centres.

**Senator Stratton:** I am curious as to what they are. Can you name them?

**Mr. Rodrigue:** Yes. Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montreal, Moncton, and Gander.

changement envisagé n'aura pas une incidence négative sur la sécurité. Si cette exigence est satisfaite, nous pourrions apporter certains changements. Cela est valable pour tout ce que nous faisons, comme la fourniture des exposés météo et les choses du genre.

**Le sénateur Bacon:** Le contrôle de la circulation aérienne est considéré comme étant un service essentiel. Que se passerait-il en cas de grève des contrôleurs? Qui serait en mesure d'assurer la sécurité? Le contrôle de la circulation aérienne est-il suffisant ou, dans ce cas, les services météorologiques seraient-ils importants pour vous, par exemple?

**M. Rodrigue:** Les services météorologiques, eux aussi, sont importants. Comme vous le savez sans doute, sénateur, ces services sont assurés par Environnement Canada et c'est nous qui relayons l'information. Pour l'essentiel, nous informons les pilotes.

En cas de grève, la sécurité ne serait pas menacée. Certes, tout est toujours possible et une grève pourrait se produire, mais notre intention est de travailler en partenariat avec les principaux syndicats, ce qui se reflète dans la formulation de nos politiques en matière de ressources humaines. Jusqu'ici, nous avons travaillé en collaboration avec les syndicats à la formulation de nos politiques en matière de ressources humaines et en matière de dotation, ce qui nous fait espérer que nous n'aurons pas à subir de grève; mais s'il devait y en avoir, nous ne ferions pas d'impasse sur la sécurité. La circulation aérienne serait réduite au minimum, voire totalement suspendue et nous ferions appel au personnel approprié.

**Le sénateur Stratton:** Chaque grande aéroport ou grand aéroport au pays est doté d'un service de contrôle de la circulation aérienne. Dans l'Ouest seulement, il y a Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton, Calgary, Vancouver et Victoria qui sont dotés de tels services. Je me souviens qu'il y a quelque temps, il était question de limiter le contrôle de la circulation aérienne et de le concentrer plus à l'échelon régional. Cela s'est-il produit ou est-ce que chaque aéroport doit encore s'occuper de son propre secteur?

**M. Rodrigue:** La circulation aérienne, à l'échelle du pays, est assurée par sept centres de contrôle régionaux. Ces sept centres sont tous responsables d'une partie de l'espace en route. Aux approches des aéroports, la responsabilité des aéronefs est transférée à un contrôleur terminal, puis à un contrôleur tour quand l'aéronef se trouve entre cinq et sept milles de l'aéroport, selon que le contrôle est assuré par radar ou pas. À l'approche d'un aéroport, un aéronef est pris en compte par le contrôleur tour, mais il est normalement transféré du secteur en route au secteur terminal, puis au secteur aéroport.

**Le sénateur Stratton:** Quand vous parlez de sept centres régionaux, voulez-vous dire sept centres pour l'ensemble du pays?

**M. Rodrigue:** Il y a sept centres de contrôle régionaux.

**Le sénateur Stratton:** J'aimerais savoir où ils sont. Pouvez-vous me les nommer?

**M. Rodrigue:** Oui. Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal, Moncton et Gander.



**Senator Stratton:** Thank you.

**The Chairman:** I would like to touch on a couple of supplementary questions. First of all, given the direction we are going in with respect to privatizing airports and various categories of airports, who in the future will decide what level of air navigation service will be available, and at what level of airport or category of airport? Will that be your people or some other organization? If so, who?

**Mr. Rodrigue:** Essentially, it is NAV CANADA that will decide, providing it meets a certain level of safety where Transport Canada would get involved. At the existing level of service today, at least 60,000 movements are needed to justify a control tower. If NAV CANADA were to propose to do that at 40,000 movements rather than 60,000, Transport Canada would get involved. The same thing would apply, if we were to tell Transport Canada that we wanted to do it at 80,000 movements. Obviously, they would get involved.

We make the proposals and we have the monopoly to perform the function, but it is Transport Canada that approves, or has the final say.

**The Chairman:** Does the 60,000 take into account pilot training?

**Mr. Rodrigue:** Normally, we have a formula that takes into account the types of people there are — that is, the mix of trainers *ab initio*, for instance, with commercial airlines, and that type of thing.

**Senator Stratton:** But there is a count?

**Mr. Rodrigue:** There is a count, yes.

**The Chairman:** In the case of technical stopovers, what happens when there is maintenance of the tower services? Gander is a technical stopover. I do not know if Halifax is. Is there a certain level or number of airports we keep open for use as alternatives?

**Mr. Rodrigue:** Yes, definitely. It is a requirement for the pilot to have an alternative airport. If the traffic activity does not warrant a tower at that particular airport, there may not be one. It could be a flight service station or there could be some other form of communication. We do not necessarily have controllers at every airport, but certainly at the major airports.

**The Chairman:** Do we have any airports where we continue to provide 24 hour service?

**Mr. Rodrigue:** We have several where we provide 24-hour service, yes, senator.

**The Chairman:** What would be the qualifier for that?

**Mr. Rodrigue:** Basically, how much activity there is at night.

**The Chairman:** What would it take? Would 60,000 movements warrant a tower from, say, six a.m. to eleven p.m.? What warrants a tower twenty-four hours a day?

**Le sénateur Stratton:** Merci.

**Le président:** J'aimerais passer à quelques questions supplémentaires. D'abord, étant donné l'orientation adoptée au Canada en matière de privatisation des aéroports et de l'instauration de différentes catégories d'aéroports, qui, dans l'avenir, décidera du niveau de service de navigation aérienne qui sera offert et de la désignation des niveaux ou catégories d'aéroports où ces services seront offerts? Ce sont les gens de NAVCAN ou ceux d'une autre organisation? Et le cas échéant, qui?

**M. Rodrigue:** C'est essentiellement NAV CANADA qui prendra cette décision, à condition de respecter certains critères de sécurité régis par Transports Canada. Au niveau de service actuel, il faut au moins 60 000 mouvements aériens pour justifier l'exploitation d'une tour de contrôle. Si NAV CANADA devait proposer qu'on passe à 40 000 mouvements, plutôt qu'à 60 000, Transports Canada aurait son mot à dire. La même chose se produirait si nous demandions à porter le niveau à 80 000 mouvements. Dans tous les cas, Transports Canada serait appelé à trancher.

Nous faisons la proposition, nous avons le monopole pour assumer le service, mais c'est Transports Canada qui approuve, qui a le dernier mot.

**Le président:** Quand vous dites 60 000, est-ce qu'on tient compte des mouvements associés à la formation des pilotes?

**M. Rodrigue:** Normalement, nous appliquons une formule qui tient compte du type de stagiaire en formation, autrement dit du nombre de pilotes en formation initiale, par exemple et du nombre de pilotes en formation de compagnie, ou ce genre de chose.

**Le sénateur Stratton:** Mais on tient un compte?

**M. Rodrigue:** Oui.

**Le président:** Que se passe-t-il si l'on effectue des travaux de maintenance dans la tour de contrôle des aéroports servant aux escales techniques? Gander est une escale technique. Je ne sais pas si c'est le cas de Halifax. A-t-on prévu que d'autres aéroports servent d'aéroports de dégagement?

**M. Rodrigue:** Tout à fait. Tout pilote doit prévoir un aéroport de dégagement. Quand le nombre de mouvements aériens ne le justifie pas, les aéroports peuvent ne pas avoir de tour mais à ce moment-là, ils sont équipés de stations d'information de vol ou encore, ils permettent d'autres formes de communication. Nous n'avons pas nécessairement des contrôleurs dans tous les aéroports, mais il y en a dans les grands aéroports.

**Le président:** Y a-t-il des aéroports où l'on continue d'offrir un service 24 heures sur 24?

**M. Rodrigue:** Il y en a plusieurs, sénateur.

**Le président:** Qu'est-ce qui détermine cela?

**M. Rodrigue:** Essentiellement, l'activité de nuit.

**Le président:** Combien faudrait-il de mouvements alors? Par exemple, est-ce qu'avec 60 000 mouvements, une tour de contrôle pourrait être ouverte de 6 heures à 23 heures? Que faudrait-il pour qu'elle soit ouverte 24 heures sur 24?

**Mr. Rodrigue:** I am not familiar with the exact numbers that are called for in the evening, but it is a question of quantity and activity. For instance, in the winter, it may be more serious because there may be plowing of the runways, so you need more attention than at other times. These are elements that come into play.

**The Chairman:** Do you have any intention at this point in time of reducing tower service at any other airports in Canada?

**Mr. Rodrigue:** None. None whatsoever.

**The Chairman:** So if they have them, then they have them. We do not have to go through another painstaking process.

**Mr. Rodrigue:** We are obliged by the act to provide all the services that Transport Canada provided before. If we want to make changes, we have to make a proposal to the industry and we have to make a proposal to the government and convince Transport Canada that there is an equivalent safety level.

**The Chairman:** You have to justify it.

**Mr. Rodrigue:** We have to justify it, yes. All our books are transparent, basically.

**The Chairman:** It is quite conceivable, as our nation grows and the activity expands at some of the airports that are now under reduced services, that the hours of service might expand as well.

**Mr. Rodrigue:** Indeed, yes. We are hoping for better business.

**The Chairman:** Discussions are now going on with respect to how much money can be saved by the airlines if they let the pilots make a certain number of RFI approaches. Will this affect your services?

**Mr. Rodrigue:** No. Again, in the setting of rates, there is a note in the act that says that it should not affect safety. For instance, if we were to charge for weather briefings, many pilots might wish to skip the weather briefing if there was a charge per unit. We would have to address that, because the act does provide for safety.

**The Chairman:** This is my last question. Have you set the scheduled fees for private pilots for these services?

**Mr. Rodrigue:** We have not, senator. The proposal will not go in until next summer, at which time there will be a full consultation with all the industry stakeholders.

**The Chairman:** The danger is, of course, that, just as you have suggested, if it is too expensive, they will forgo it.

**Mr. Rodrigue:** Exactly.

**The Chairman:** With the consequent problems that that leads to for everybody concerned.

**Mr. Rodrigue:** Indeed.

**The Chairman:** Mr. Rodrigue, we would appreciate receiving a copy of your business plan and your prospectus, if you don't mind.

**Mr. Rodrigue:** Certainly, Mr. Chairman.

**M. Rodrigue:** Je ne connais pas le volume de circulation de nuit qui est nécessaire à l'ouverture d'une tour, mais tout est question de quantité et de niveau d'activités. Par exemple, en hiver, les choses deviennent beaucoup plus sérieuses parce qu'il faut déneiger les pistes et il faut alors faire beaucoup plus attention que durant les autres saisons. Ce sont là autant d'éléments qui entrent en jeu.

**Le président:** Avez-vous, maintenant, l'intention de réduire le service de contrôle tour dans certains aéroports au Canada?

**M. Rodrigue:** Non, absolument pas.

**Le président:** Donc, si le service est assuré, on n'y revient pas et l'on n'aura pas à entreprendre de difficiles démarches.

**M. Rodrigue:** La loi nous oblige à offrir tous les services qu'offrait Transports Canada avant. Si nous voulons apporter des changements, nous devons faire une proposition au milieu aéronautique, de même qu'au gouvernement fédéral et convaincre Transports Canada que nous respecterons un niveau de sécurité équivalent.

**Le président:** Vous devez justifier tout changement.

**M. Rodrigue:** C'est cela, notre action est essentiellement transparente.

**Le président:** On peut fort bien imaginer, sous l'effet de la croissance démographique et de l'augmentation de l'activité, qu'il faudra prolonger les heures d'ouverture aux aéroports où le service est actuellement réduit.

**M. Rodrigue:** Oui. Nous espérons que les affaires iront mieux.

**Le président:** Actuellement, les compagnies aériennes sont en train de se demander combien elles pourraient économiser si elles faisaient en sorte que les pilotes effectuent un certain nombre d'approches IFR. Cela aura-t-il une incidence sur vos services?

**M. Rodrigue:** Non. Encore une fois, en ce qui concerne la tarification, la loi précise que nous ne devons rien faire qui risquerait de nuire la sécurité. Par exemple, si nous facturions les services météorologiques, plusieurs pilotes pourraient décider de s'en passer. Nous devrions régler ce problème, parce que la loi nous impose de respecter les normes de sécurité.

**Le président:** Voici ma dernière question. Avez-vous établi des tarifs pour les pilotes privés utilisant vos services?

**M. Rodrigue:** Non, sénateur. Nous ne ferons pas cette proposition avant l'été prochain et nous consulterons alors largement les gens du milieu.

**Le président:** Le danger, bien sûr, comme vous l'avez dit vous-même, c'est que si le service est trop cher, les gens risquent de s'en passer.

**M. Rodrigue:** Exactement.

**Le président:** Et à cause de cela, tout le monde serait préoccupé.

**M. Rodrigue:** Tout à fait.

**Le président:** Monsieur Rodrigue, nous aimerions être destinataires d'un exemplaire de votre plan d'entreprise et de votre prospectus, si cela ne vous dérange pas.

**M. Rodrigue:** Certainement pas, monsieur le président.



**The Chairman:** If there are no further questions, I would thank you for appearing today and giving us the benefit of your overview. It is quite possible, since we are just starting out, that, as we learn more, we may want you to return.

**Mr. Rodrigue:** Thank you.

**The Chairman:** We will now hear from the Canadian Automobile Association. Representing the association, we have with us Mr. Brian Hunt, Mr. Richard Godding, and Ms Rosalinda Weisbrod.

The committee welcomes you; we are grateful to you for taking the time to appear here. As you are aware, we are directing ourselves to the very broad question of safety in transportation in Canada. We want to know how we are doing, what we could be doing better, and how we should go about getting to that point. I would ask you to deliver your presentation in précis form, if possible, and then we can get on with our questions.

**Mr. Brian Hunt, President, Canadian Automobile Association:** Mr. Chairman, I thank you and the committee for the opportunity to present our views to you this evening.

The Canadian Automobile Association is in the transportation safety business. As an advocate for motorists and travellers, CAA has a long-standing tradition in involvement in transportation safety issues.

Some of you may be familiar with our partnership with Transport Canada on the Child Restraint Safety Network. CAA is also the national sponsor of the School Safety Patrol Program, and supplies schools across the country with materials and information on patrolling and road safety. These are just two examples of CAA's broad involvement in road safety.

CAA welcomes the opportunity to work with government and has been active in helping the federal government develop traffic and travel safety policies in a number of areas. The issues we wish to discuss with you today are: Motor vehicle safety standards; air bags; educating the public; and the condition and safety of Canada's roads. Some progress has been made in these areas; however, there are a number of items which we feel warrant additional attention.

With respect to motor vehicle safety standards, it must be mentioned that Transport Canada has made considerable progress in the past few years in dealing with what we consider to be an important issue: bringing mini-van standards up to par with automobile standards. What still needs to be addressed is the issue of removable seats. You may recall that about a year and-a-half ago there was a great deal of public concern over rear seats being ejected from mini-vans that were involved in rear-end collisions. The recall to replace rear door latches addressed the problem of

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, je vais vous remercier d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et de nous avoir fait part de votre point de vue. Il est fort possible, étant donné que nous venons juste de débiter nos travaux, que nous vous invitions à revenir, quand nous en aurons appris un peu plus long.

**M. Rodrigue:** Merci.

**Le président:** Nous accueillons maintenant l'Association canadienne des automobilistes représentée par M. Brian Hunt, M. Richard Godding et Mme Rosalinda Weisbrod.

Le comité est heureux de vous accueillir; nous vous remercions d'avoir pris le temps de comparaître devant nous. Comme vous le savez, nous nous intéressons à la question très vaste de la sécurité dans les transports au Canada. Nous voulons savoir où nous en sommes, ce que nous pourrions faire pour améliorer les choses et comment nous devrions nous y prendre pour cela. Je vous invite à résumer votre mémoire, si c'est possible, pour que nous puissions passer aux questions.

**M. Brian Hunt, président, Association canadienne des automobilistes:** Monsieur le président, je vous remercie ainsi que les membres du comité, de nous donner l'occasion de vous présenter notre point de vue.

L'Association canadienne des automobilistes, la CAA, oeuvre dans le domaine de la sécurité des transports. En tant que porte-parole des automobilistes et du public voyageur nous nous occupons depuis toujours des questions touchant à la sécurité dans les transports.

Certains d'entre vous savent peut-être que nous collaborons avec Transports Canada au Réseau d'information sur la sécurité des dispositifs de retenue d'enfant. La CAA est aussi un des commanditaires nationaux du Programme de patrouille de sécurité scolaire et, partout au pays, elle fournit des équipements aux écoles et leur communique des renseignements sur la patrouille scolaire ainsi que sur la sécurité routière. Ce ne sont là que deux exemples de l'engagement très large de la CAA dans le dossier de la sécurité routière.

La CAA est heureuse de pouvoir collaborer avec le gouvernement et elle a d'ailleurs épaulé le gouvernement fédéral dans la formulation des politiques relatives à la sécurité routière et des transports, dans plusieurs domaines. Aujourd'hui, nous nous proposons de vous entretenir de normes de sécurité pour les véhicules automobiles, d'information du public ainsi que de l'état et de la sécurité du réseau routier au Canada. Des progrès ont certes été réalisés sur ces plans, mais nous estimons que plusieurs aspects méritent qu'on s'y attarde davantage.

Pour ce qui est des normes de sécurité des véhicules automobiles, il faut préciser que Transports Canada a réalisé des progrès considérables au cours des dernières années, notamment sur un aspect que nous jugeons important, je veux parler de l'alignement des normes régissant les mini-fourgonnettes sur celles visant les automobiles. Mais il faut encore régler le dossier des banquettes amovibles. Vous vous souviendrez peut-être qu'il y a un an et demi, le public s'est indigné du fait que des banquettes de mini-fourgonnettes ont été éjectées des véhicules lors de

seats and passengers being ejected. However, a removable seat that comes loose and stays inside the vehicle is still dangerous and can cause injury to occupants.

CAA proposes the installation of a warning device to alert the driver if a removable seat has been improperly attached or installed. This would be a device similar to the one that warns you if your seat belt is not latched or your car door is not properly closed. It is our recommendation that Transport Canada require such a warning device in any vehicle with removable seats.

A particularly hot topic right now is air bags. Unfortunately, these safety devices have recently been receiving some negative attention in the press, resulting in public concern and causing a general loss of confidence. While there is no question that there is room for improvement in the technology, we must not lose sight of the fact that air bags do save lives.

As you may know, Chrysler, Ford, and General Motors recently announced that they will soon be introducing in Canadian vehicles air bags that will deploy with less force. We regard this as a short-term first step in improving air bags for the Canadian market.

CAA continues to support the use of air bags, but we believe that the technology must be developed as a supplemental restraint that provides the best possible protection for a wide range of belted occupants. Air bags are, and must continue to be, effective in high-speed collisions, where they can reduce occupant injuries. However, at low speeds, several unnecessary injuries have been documented as a result of aggressive air bag deployment. In addition, the use of air bags in vehicles like pick-up trucks, with no rear seat, still needs to be addressed in the light of current technology.

There is an urgent need for automobile manufacturers to introduce "smart" air bag technology, which we believe will greatly increase the level of safety for Canadian motorists. "Smart" air bag systems will likely be able to detect whether a seat belt is being used, how close the occupant is to the air bag, and whether an air bag should be deployed at all. In other words, the air bag will be deployed in a manner that adapts to suit the position and the size of the occupant.

CAA encourages the introduction of this new technology and urges Transport Canada and vehicle manufacturers to strive for a "made in Canada" approach to developing air bags. Current air bag standards are based on U.S. statistics, where only 65 per cent of occupants wear seat belts. More than 90 per cent of Canadians buckle up. Canadian regulations should recognize this and treat air bags as a supplemental restraint system.

collisions arrières. Le rappel qui a eu pour objet de remplacer le loquet de la porte-arrière a permis de régler le problème de l'éjection des banquettes et des passagers. Cependant, une banquette amovible qui se détache, même si elle demeure à l'intérieur du véhicule, est dangereuse et elle peut occasionner des blessures aux occupants.

La CAA propose l'installation d'un dispositif avertisseur pour prévenir le chauffeur que la banquette amovible a été mal fixée ou mal installée. Ce dispositif serait semblable à ceux qui vous avertissent quand la ceinture de sécurité n'est pas attachée ou qu'une porte du véhicule est mal fermée. Nous recommandons que Transports Canada exige l'installation d'un tel dispositif avertisseur sur tous les véhicules comportant des banquettes amovibles.

On parle actuellement beaucoup des coussins gonflables, mais malheureusement de façon négative dans la presse; le public s'en est inquiété et les gens ont, en général, perdu confiance dans ce système. Certes, cette technologie pourrait encore être améliorée, mais nous ne devons pas perdre de vue que l'airbag sauve des vies.

Comme vous le savez peut-être, les compagnies Chrysler, Ford et General Motors ont récemment annoncé qu'elles équiperont bientôt les véhicules destinés au marché canadien de coussins qui se gonfleront avec moins de force. Nous considérons que c'est là une première étape immédiate sur la voie de l'amélioration des dispositifs de protection pneumatiques destinés au marché canadien.

La CAA continue d'appuyer l'utilisation de l'airbag, mais nous croyons que cette technologie devrait être mise en oeuvre en complément d'un dispositif de retenue offrant la meilleure protection possible pour un vaste éventail d'occupants portant la ceinture de sécurité. L'airbag est et doit continuer d'être efficace dans les collisions à grande vitesse où il peut permettre de réduire le nombre de blessures causées aux occupants. Cependant, à basse vitesse, on a constaté que le gonflage violent de l'airbag provoque des blessures qui n'ont pas lieu d'être. En outre, il convient encore de régler le problème des dispositifs de protection pneumatiques à bord de véhicules comme les camionnettes légères, ne comportant pas de banquette arrière, en regard de la technologie actuelle.

Il est urgent que les constructeurs d'automobiles adoptent un coussin d'air «intelligent», car nous croyons qu'il augmenterait considérablement le niveau de sécurité pour les automobilistes canadiens. Par coussin d'air «intelligent», nous entendons un système qui détecterait si les occupants portent leur ceinture de sécurité, à quelle distance ils se trouvent de l'airbag et qui établirait si le coussin doit effectivement être gonflé. Autrement dit, il se gonflerait en fonction de la position et de la taille de l'occupant.

La CAA prêche en faveur de la mise en oeuvre de cette nouvelle technologie et demande avec instance à Transports Canada et aux fabricants de véhicules de tout faire pour mettre au point un airbag «typiquement canadien». Les normes régissant ce dispositif de retenue sont actuellement fondées sur des statistiques américaines selon lesquelles 65 p. 100 seulement des occupants portent des ceintures de sécurité. Or, plus de 90 p. 100 des Canadiens utilisent leur ceinture. La réglementation canadienne



CAA also strongly believes that there should be an increased level of public education regarding road safety. Public education is a vital component of road safety. CAA is doing its part to inform the public on important safety issues. However, we also believe the federal government has an important leading role to play, and we feel that public education should remain high on its agenda.

Why is public education so important? Consider these few examples: We enjoy a seat-belt wearing rate of more than 90 per cent when it comes to adults in Canada, yet only 63 per cent of our children are properly restrained. What does that mean? Each year in Canada, 70 children die and another 4,000 are injured in automobile accidents. Misuse of child restraints by caregivers is a major threat to the safety of our youngest and most vulnerable vehicle occupants. Public education is our best means of reducing the number of needless injuries and deaths each year.

Another example involves educating consumers on knowing how a vehicle "fits" them as occupants and how a vehicle suits their needs, their families, and their lifestyles. You would never buy a coat or a pair of shoes without trying them on first. Yet, on a daily basis, consumers purchase new and used vehicles without a thought as to how they will fit. Proper education could change that.

Another issue of prime importance for motorists across the country is the state of Canada's highways. We know this first-hand because we have just completed a cross-Canada expedition in support of a national highway program.

For many Canadians, safety is the biggest issue. On our journey, many people voiced their concerns about the crumbling asphalt, narrow lanes and shoulders, and heavy truck traffic on our roads. As congestion increases and road funding decreases, the state of Canada's roads worsens every day.

You may have heard about the CAA's campaign to have two cents of the ten cents per litre of federal excise tax on gasoline allocated to a shared-cost national highway program. This is a small investment to be made in exchange for saving 160 lives and avoiding 2,300 injuries every year. It is next to nothing when you consider the opportunity such an investment would provide for economic and employment growth.

As senators, you are not receiving the piles of postcards and letters that CAA members have been sending to the members of the House of Commons and to the Prime Minister, but, rest assured, Canadian motorists are making their feelings known. Most people are upset about crumbling roads and pot holes;

devrait reconnaître cet état de fait et considérer que l'airbag est un système de retenue complémentaire.

En outre, la CAA est intimement convaincue qu'il faut mieux informer le public en matière de sécurité routière. L'information du public est en effet un des éléments déterminants de la sécurité routière. La CAA fait sa part pour renseigner le public sur les grandes questions de sécurité, mais nous croyons que le gouvernement fédéral a un rôle de premier plan important à jouer et nous estimons que l'information du public devrait être placée tout en haut de sa liste de priorités.

Mais pourquoi l'information du public est-elle tant importante? Je vais vous donner quelques exemples: au Canada, plus de 90 p. 100 des adultes portent la ceinture de sécurité, mais 63 p. 100 seulement de nos enfants sont correctement attachés. À cause de cela, tous les ans, 70 enfants sont tués dans des accidents d'automobiles et 4 000 autres sont blessés. La mauvaise utilisation des dispositifs de retenue d'enfant, par les adultes responsables, est la principale menace à la sécurité des enfants, qui sont aussi les occupants les plus vulnérables. L'information du public est le meilleur moyen à notre disposition pour réduire le nombre de blessures et de décès inutiles.

Autre exemple: il faut enseigner consommateurs qu'ils doivent choisir des véhicules leur «convenant» en tant que conducteurs et correspondant à leurs besoins, à ceux de leurs familles ainsi qu'à leur mode de vie. Il ne vous viendrait jamais à l'idée d'acheter un manteau ou une paire de chaussures sans d'abord les essayer. Pourtant, tous les jours, des acheteurs font l'acquisition de véhicules, nouveaux ou usagés, sans jamais se demander s'ils leur conviennent. Une bonne information du public pourrait changer cet état de fait.

L'autre question, très importante pour les automobilistes canadiens, est l'état de nos routes. Nous pouvons en parler en connaissance de cause, parce que nous venons juste de terminer un tour du Canada pour promouvoir un programme consacré au réseau routier national.

Pour nombre de Canadiennes et de Canadiens, la sécurité passe au premier plan. Lors de notre périple, nous avons entendu les gens se plaindre du revêtement des routes qui se désagrège, des voies et des accotements étroits et de la circulation des camions lourds sur nos routes. Comme le trafic augmente et que le financement diminue, l'état des routes canadiennes se détériore de jour en jour.

Vous avez peut-être entendu parler de la campagne menée par la CAA qui réclame qu'on investisse 2 cents, sur les 10 cents de taxes d'accises imposées sur le litre d'essence, dans un programme routier national à coût partagé. C'est là un petit investissement quand on considère qu'on pourrait sauver 160 vies et éviter 2 300 blessés chaque année. Ce n'est presque rien quand on songe à ce qu'un tel investissement pourrait donner sur les plans de la croissance économique et de la création d'emplois.

Les sénateurs ne reçoivent pas l'impressionnante quantité de cartes postales et de lettres que les membres de la CAA envoient aux députés et au premier ministre, mais vous pouvez être certains que les automobilistes canadiens font savoir ce qu'ils pensent. La plupart d'entre eux sont peïnés de voir nos routes se détériorer,

however, few recognize the many safety hazards built into our roads.

Both the CAA/AAA Foundation for Traffic Safety and Transport Canada have revealed similar findings on the safety benefits of upgrading highways. For instance, increasing narrow lanes to 12 feet in width can reduce related collisions by up to 40 per cent by providing vehicles a greater margin of safety. Wider paved shoulders can reduce related collisions by up to 28 per cent over narrow gravel shoulders, by providing the driver a greater chance to recover if he or she loses control.

Many of the most severe crashes are head-on crashes. In many cases, they are the result of motorists trying to overtake another vehicle on a two-lane highway. Placing a median between opposing directions on multi-lane roads can reduce head-on collisions by 20 per cent. Upgrading two-lane highways to four lanes or adding passing lanes can relieve traffic congestion and give motorists a means of overtaking other vehicles safely.

What CAA is seeking from the federal government is long-term funding of the national highway system from existing revenues — revenues that should already be allocated to highway spending. If we were to set aside two cents from the current ten cent excise tax on gasoline and an appropriate amount from the excise tax on diesel fuel, we would have enough to rebuild our crumbling highways.

This committee could play a pivotal role in encouraging the federal government to establish a shared-cost national highway program by delivering a strong message in its report.

Over the past few decades, by working together we have made driving safer, but motorists still have many legitimate concerns. Confusion over air bags, mini-van safety, and the condition of our highways themselves, are all issues the government must address in the coming months. We are pleased that the committee is studying the issues of transportation safety. We would be glad to offer help in any way we can.

CAA and its 3.8 million members across the country want to see improved roads and automobile safety and will continue to work towards that goal. We urge the federal government to pay these issues the attention they deserve and do whatever is necessary to make transportation safer for all Canadians.

**The Chairman:** Thank you very much. Senator Bacon.

être criblées de nids-de-poule, même si peu d'entre eux se rendent compte des dangers que présente notre réseau routier.

La Fondation pour la sécurité routière de la CAA et de l'AAA ainsi que Transports Canada sont parvenus au même constat à propos des avantages que l'amélioration de notre réseau routier pourrait représenter sur le plan de la sécurité. Par exemple, si l'on augmentait la largeur des voies à 12 pieds, on pourrait réduire de 40 p. 100 le nombre de collisions dues à ce problème, parce que les conducteurs bénéficieraient d'une plus grande marge de sécurité. Des accotements pavés plus larges, plutôt que des accotements étroits en gravier, pourraient réduire le nombre de collisions de 28 p. 100 parce que les conducteurs auraient une meilleure chance de reprendre la maîtrise de leur véhicule.

En général, les accidents les plus graves sont les collisions frontales qui se produisent le plus souvent quand un automobiliste veut effectuer un dépassement sur une route à deux voies. Eh bien, en séparant effectivement les voies montantes et les voies descendantes des tronçons de routes à voies multiples, on pourrait réduire le nombre de collisions frontales de 20 p. 100. Si l'on transformait les routes à deux voies en routes à quatre voies ou si l'on ajoutait des voies de dépassement, on pourrait réduire l'engorgement et permettre aux automobilistes de dépasser en toute sécurité.

La CAA demande au gouvernement fédéral d'assurer le financement à long terme du réseau routier national à partir des recettes actuelles — recettes qui devraient déjà être consacrées à ce type de dépense. Si l'on investissait 2 cents des 10 cents actuellement prélevés sur l'essence sous la forme de la taxe d'accises, ainsi qu'un montant proportionnel dans le cas du diesel, nous aurions assez d'argent pour refaire nos routes qui tombent en morceaux.

Votre comité pourrait jouer un rôle déterminant s'il encourageait le gouvernement fédéral à adopter un programme routier national à coût partagé, en lui adressant un message non équivoque dans son rapport.

En travaillant ensemble au cours des dernières décennies, nous sommes parvenus à améliorer la sécurité routière, mais, aujourd'hui encore, les automobilistes entretiennent une inquiétude de tout à fait légitime. La confusion qui règne à propos des coussins gonflables, la sécurité des mini-fourgonnettes et l'état de nos routes sont autant de problèmes que le gouvernement devra régler dans les mois à venir. Nous sommes heureux que le comité étudie la question de la sécurité dans les transports. Nous nous réjouissons de pouvoir lui apporter toute l'aide dont nous sommes capables.

La CAA et ses 3,8 millions de membres partout au Canada réclament une amélioration de notre réseau routier et de la sécurité automobile, et nous entendons continuer de travailler à cet objectif. Nous invitons instamment le gouvernement fédéral à accorder à ces questions toute l'attention qu'elles méritent et à faire tout ce qui est nécessaire pour faire en sorte que la route soit plus sûre pour l'ensemble des Canadiens et des Canadiennes.

**Le président:** Merci beaucoup. Sénateur Bacon.



**Senator Bacon:** Of the priorities you place on air bags, mini-van safety and the condition of our highways, which of the three would be the top priority?

**Mr. Hunt:** That is a tough question. The number one priority we think of with road safety is rebuilding the highways. If we can make the highways safer, as I referred to, with wider shoulders or paved shoulders, wider lanes, and divided highways, we think that will reduce accidents significantly.

I think you can draw that conclusion very quickly. If you look at the issue of air bags, for instance, in terms of their restraint and the other safety features in an automobile, they provide only about 15 per cent or so. I forget exactly what the percentages are and I may ask Mr. Godding to help me out here a little bit, but I believe, if you selected a vehicle with ABS, the automatic braking system, and a seat belt, first, the ABS keeps you on your side of the road, and then the seat belt provides 50 or 60 per cent of the restraint out of 100. As I said, an air bag only provides about 15 per cent.

When considering safety issues, safer air bags are definitely something that you want in your vehicle, but they need to be deployed properly.

**Senator Bacon:** Does CAA have education programs to help adults in safely securing children in cars?

**Mr. Hunt:** Yes, we do. Ms Weisbrod will address that question.

**Ms Rosalinda Weisbrod, Manager of Traffic Safety, Canadian Automobile Association:** In cooperation with Transport Canada, we run a national child restraint information program. Through that program, which we have had in place since 1988, we have built an education network of people and organizations across the country from different sectors. We have people in enforcement, we have retailers and insurance companies — anyone who has a stake in child safety; and we have involved them as an information dissemination organization.

We are also seeing these organizations become very involved in running inspection clinics across the country, because we find that 80 per cent of the seats that are used by parents are used incorrectly. Some of this is gross misuse. There are people who do not route the seat belt properly or do not do it up. Inspection clinics are being promoted as a good way to remedy this problem.

We also provide training to anyone across the country who wants to know more about child restraints and wants to get involved in informing the public. We run a telephone inquiry service for anyone who has a question; whether or not they are members of CAA, they can contact their local CAA office and ask for any information on child restraints that they want. Information runs the gamut from what to buy to what seat has been affected by a safety defect.

**Le sénateur Bacon:** Entre la question des coussins gonflables, celle de la sécurité des mini-fourgonnettes et celle de l'état de nos routes, où placez-vous la priorité?

**M. Hunt:** Voilà une question difficile. La priorité en matière de sécurité routière, c'est la réfection de notre réseau routier. C'est en rendant la route plus sûre, comme je le disais, autrement dit en élargissant les accotements ou en les pavant, en élargissant les voies et en ajoutant des voies que nous parviendrons à réduire grandement le nombre d'accidents.

On peut d'ailleurs très vite parvenir à cette conclusion. Prenons, par exemple, le cas des coussins d'air. Selon une analyse des dispositifs de retenue et des autres dispositifs de sécurité à bord d'une automobile, l'airbag ne protège les usagers de la route que dans 15 p. 100 des cas. Je ne me rappelle plus les pourcentages exacts, mais je pourrais demander à M. Godding de m'aider un peu à ce propos; quoi qu'il en soit, si vous achetez un véhicule équipé d'ABS, système de freinage automatique, et d'une ceinture de sécurité, c'est d'abord l'ABS qui assurera votre sécurité, après quoi la ceinture de sécurité vous protégera dans 50 ou 60 p. 100 des cas. Comme je le disais, les coussins gonflables n'interviennent que dans 15 p. 100 des cas.

Donc, sur le plan de la sécurité, il est évident qu'il faut disposer de coussins gonflables plus sûrs, mais ceux-ci devront se déployer correctement.

**Le sénateur Bacon:** Est-ce que la CAA a des programmes d'information destinés à inciter les adultes à attacher les enfants de façon plus sûre à bord des voitures?

**M. Hunt:** Oui. Mme Weisbrod va vous en parler.

**Mme Rosalinda Weisbrod, directrice de la Sécurité des transports, Association canadienne des automobilistes:** Nous administrons, en collaboration avec Transports Canada, un programme national d'information sur les sièges d'enfant. Grâce à ce programme, qui existe depuis 1988, nous avons mis sur pied un réseau d'information composé de particuliers et d'organismes partout au pays et représentant différents secteurs. Nous pouvons compter sur des policiers, sur des détaillants et sur des compagnies d'assurances, bref sur tous ceux qui s'intéressent à la sécurité des enfants, et nous les avons fait adhérer à une vaste structure de diffusion de l'information.

Ces organismes donnent régulièrement des séminaires d'inspection, partout au Canada, parce que nous avons constaté que des 80 p. 100 des cas, les parents utilisent mal les sièges d'enfant. Dans certains cas, les défauts sont graves. Il y a des gens qui ne positionnent pas correctement les sangles d'arrimage ou qui ne fixent simplement pas les sièges. Nous faisons savoir que les séminaires d'inspection sont une bonne façon de corriger ce problème.

En outre, nous formons tous ceux et celles qui veulent en savoir plus au sujet des sièges d'enfant et qui désirent participer à l'information du public. Nous offrons un service de renseignements téléphoniques et nous répondons à tous ceux et celles qui veulent nous poser des questions; il n'est pas nécessaire d'être membre de la CAA pour communiquer avec nos bureaux locaux et poser n'importe quelle question au sujet des dispositifs de retenue d'enfant. Les questions qu'on nous pose vont du type de

**Mr. Hunt:** We think this is a very serious issue, and whether it be through public service messages or using a number of the media, getting the message out is something that is on our agenda for 1997. Over the last few years, you have seen a whole series of messages about adults buckling up, yet caregivers buckle up only 63 per cent of our youngest occupants in vehicles, and we think they are vulnerable. We have to get that message out more in 1997 than we have in the past. CAA has done much in the past but we have to get the message out there.

**Senator Bacon:** Do you feel an interest on the part of the parents to know more about safety?

**Ms Weisbrod:** Certainly, the interest is there. Having spoken many times about child restraints over the years, I know that to actually install one raises a number of questions about how to do it and how to do it properly. The interest is definitely there on the part of parents, but many times they do not know what questions to ask. Parents may have bought the seat, but many times they do not read the instructions. They do not realize that, for the safety of the child, sometimes the seat has to face the back of the car, sometimes it has to face the front. Definitely, the interest is there, though.

One of the things that we have to do, though, is incorporate more education into enforcement. Whenever the police run a seat belt blitz, we have to encourage them to include looking at the kids and not only at the adults in the car; they have to pay attention to what is happening with the kids as well.

**Senator Adams:** Our first witnesses were from Transport Canada. They told the committee that most accidents on the highways, about 49 per cent of them, involve drivers under the influence of alcohol. Are you saying it is mostly because the roads are too narrow, or do not have passing lanes or should have more lanes? Do you have figures contrasting the fatalities caused by accidents where alcohol was a factor and fatalities caused because the road was too narrow or they were passing into another road and there was not a chance to get off a road?

**Mr. Richard J. Godding, Vice-president, Corporate and Public Affairs, Canadian Automobile Association:** There are several issues, obviously, that have an impact on how an accident happens. We know that the vast majority of accidents are a result of driver error, and that driver error may involve alcohol. We also have to recognize that part of the equation is the road system.

Just to give you a simple example, if the pavement surface is fairly narrow and if there are gravel shoulders, there can often be a fairly deep drop-off down to the gravel shoulder. If a person,

siège à acheter jusqu'à la marque des sièges qui présentent des défauts sur le plan de la sécurité.

**M. Hunt:** Nous estimons que c'est là une question très importante et, soit par le truchement du service public de dépêches, soit par l'utilisation de différents médias, nous avons l'intention de faire passer le message en 1997. Au cours des dernières années, vous avez pu voir plusieurs de nos messages destinés aux adultes et qui rappelaient la nécessité de boucler la ceinture de sécurité; malheureusement, ceux qui ont la charge d'enfants ne sanglent correctement les plus jeunes occupants des véhicules — eux que nous jugeons comme étant vulnérables — que dans 63 p. 100 des cas. Nous devons faire en sorte que ce message soit mieux diffusé en 1997. La CAA a fait beaucoup dans le passé, mais nous devons veiller à ce que cela soit compris par tous.

**Le sénateur Bacon:** Avez-vous l'impression que les parents veulent en savoir plus sur les questions de sécurité?

**Mme Weisbrod:** Il ne fait aucun doute qu'ils sont intéressés. J'ai parlé des ensembles de retenue d'enfant bien des fois au fil des ans, et je sais que les gens se demandent comment il faut s'y prendre pour les installer correctement. Il ne fait aucun doute que les parents sont intéressés, mais bien des fois, ils ne savent pas quelles questions poser. Ils achètent un siège, mais ils ne lisent pas toujours les instructions. Ils ne se rendent pas compte que, pour assurer la sécurité de l'enfant, certains sièges doivent faire face vers l'arrière et d'autres vers l'avant. Quoi qu'il en soit, l'intérêt est là.

Ce que nous devons faire, c'est d'offrir plus d'informations au niveau de l'application de la réglementation. Par exemple, quand les corps policiers mènent des campagnes de contrôle d'utilisation de la ceinture de sécurité, nous devons les encourager à jeter un coup d'oeil sur les enfants plutôt que de s'intéresser simplement aux adultes; ils doivent aussi voir ce qui se passe du côté des enfants.

**Le sénateur Adams:** Nos premiers témoins d'aujourd'hui représentaient Transports Canada. Ils nous ont déclaré que la plupart des accidents routiers, soit environ 49 p. 100, sont dus à l'alcool au volant. Êtes-vous en train de nous dire que la plupart de ces accidents seraient en fait dus au fait que les routes sont trop étroites, qu'il n'y a pas de voie de dépassement ou qu'il devrait y avoir plus de voies? Disposez-vous de données indiquant que le nombre de victimes dans ces accidents causés par l'alcool est en fait dû à l'étroitesse de la route, au fait qu'il n'y avait pas de voie de dépassement et que les gens n'ont pas eu la chance de dégager la route?

**M. Richard J. Godding, vice-président, Affaires publiques et affaires internes, Association canadienne des automobilistes:** Il y a bien sûr plusieurs facteurs qui ont tous une incidence sur la façon dont les accidents se produisent. Nous savons que la grande majorité des accidents sont dus à des erreurs de conduite et que l'alcool au volant fait partie de ces erreurs. Nous devons admettre que le système routier est un élément de l'équation.

Je vais vous donner un exemple simple: quand la surface pavée est relativement étroite, et s'il y a des accotements en gravier, il arrive souvent que le décrochage sur les côtés soit accentué. Dans



who may or may not be intoxicated, weaves off the lane and hits the shoulder, he may end up in the ditch upside-down. If there are hazards within 20 feet of the edge of the road, poles and signage, or things of that nature, that can increase the fatality rate substantially. I think the figure is pegged at something like 40 per cent.

Some substantial improvements can be made to the road system itself. If you remove all the appurtenances from within 20 feet of the side of the road, you can reduce deaths from those kinds of accidents by 40 per cent. Another thing that relates to the national highway system is the fact that, if you have narrow two-lane roads with a number of accesses on to them, and they are heavily congested, you are creating a situation in which many collisions will take place. However, if you rebuild that road into a wider facility with fewer opportunities for people to have interaction with each other, you will increase the safety on the facility. These are the kinds of things that translate into safety.

There has been some improvement, however. For example, in 1973, approximately 7,000 people were killed in road accidents. Compare that to 1996, in which we expect that about 3,000 people will have been killed on our road system. Many factors are involved here. There has been a reduction in the number of drinking drivers; there has been an increase in the use of seat belts; and there has been improved automobile technology.

We also have to look at our road system. It is a major factor.

**Senator Adams:** Most days, I drive 75 kilometres to go to work in Ottawa. Often, I encounter big transport trucks. I drive a small car, and very typically, especially if it is snowing or there is snow on the road, I cannot drive faster than 40 or 60 kilometres an hour. Those transport trucks, however, under the same conditions, sometimes travel at 90 or 100 kilometres an hour on the highway, because they find it easy to cling to the road. I cannot go 100 kilometres an hour. It is very difficult. Sometimes those big transport trucks with heavy loads hang on to the road, whereas, with a car, highway driving is a little different.

Since the government has cut down on the railway, there has been an increase in big transport trucks on the highways. This may be a difficult question for you to answer, but has there been a reduction or an increase in highway accidents caused by trucks in the last ten years? I know that there are more accidents in the winter, when it is snowing, than in the summer.

**Mr. Godding:** I cannot give you any statistics on accidents relative to trucks versus cars. One statistic that is quoted widely is that, if you are an occupant of a car that tangles with a truck, your chances of dying are about 40 times that of the truck driver. In fact, the collision may not necessarily be the truck driver's fault. These are professional drivers, as opposed to the rest of us who are amateurs, perhaps. Often, the collision is the fault of the automobile driver.

ce cas, un conducteur, en état d'ébriété ou non, qui ferait une embardée, pourrait faire un tonneau et se retrouver sur le toit dans le fossé après avoir heurté le bas côté. Et s'il se trouve un objet dangereux à une distance de 20 pieds du bord de la route, comme un poteau, un panneau de signalisation ou autre, le taux d'accidents mortels peut augmenter substantiellement. Il est alors, je crois, question d'un taux de 40 p. 100.

Il est possible d'améliorer considérablement le réseau routier. Si l'on retirait tous les accessoires du réseau se trouvant à 20 pieds de la bordure de la chaussée, on pourrait réduire de 40 p. 100 le nombre de décès occasionnés dans ce genre d'accidents. Toujours en ce qui concerne le réseau routier national, les routes étroites à deux voies comportant plusieurs accès sont très encombrées et l'on retrouve alors toutes les conditions propices à un grand nombre de collisions. En revanche, si l'on élargissait la chaussée et si l'on réduisait le nombre de croisements possibles, on améliorerait la sécurité du réseau. Ce sont là autant d'éléments qui donnent lieu à une amélioration de sécurité.

Il faut toutefois mentionner les améliorations qui ont été apportées. Par exemple, en 1973, près de 7 000 personnes sont mortes dans des accidents de la route. Par comparaison, les projections établies pour 1996 sont de 3 000 tués. Plusieurs facteurs ont contribué à cette diminution. D'abord, on a constaté une réduction du nombre de personnes conduisant en état d'ébriété; on utilise plus la ceinture de sécurité et la mécanique automobile s'est améliorée.

Il nous faut à présent nous intéresser à notre réseau routier, qui est un facteur d'importance.

**Le sénateur Adams:** Presque tous les jours je parcours 75 kilomètres pour me rendre au travail à Ottawa. Souvent, je rencontre des gros camions sur la route. J'ai une petite voiture et, en général, je ne peux dépasser 40 à 60 kilomètres à l'heure, surtout s'il neige ou que la route est enneigée. Mais ces gros camions, eux, dans les mêmes conditions, roulent parfois à 90 ou 100 kilomètres à l'heure, parce qu'ils bénéficient d'une meilleure adhérence. Moi, je ne peux pas rouler à 100 kilomètres à l'heure; ça m'est très difficile. Mais les gros camions, lourdement chargés, adhèrent à la route alors que pour le conducteur d'une petite automobile, la conduite est assez différente.

Comme le gouvernement a réduit son financement aux chemins de fer, le nombre de camions lourds a augmenté sur les routes. Vous aurez peut-être un peu de difficulté à répondre à ma question, mais savez-vous si le nombre d'accidents de la route causés par des camions au cours des dix dernières années a augmenté ou diminué? Je sais qu'il y a plus d'accidents l'hiver, quand il neige, qu'en été.

**M. Godding:** Je ne puis vous donner de statistiques quant au nombre d'accidents de camions par rapport aux accidents de voitures. En revanche, une statistique est connue: l'occupant d'une voiture ayant un accident avec un camion court 40 fois plus de risques d'être tué que le chauffeur du camion. D'ailleurs, dans ce genre de collisions, le camionneur n'est forcément en tort. Ce sont des conducteurs professionnels, quand on les compare à nous qui sommes généralement des amateurs. Il arrive souvent que les collisions soient causées par les automobilistes.

Trucks have gotten very big over the years. Ontario and Quebec have the highest axle loads in North America. We are running some massive vehicles out there, and when you put that against an automobile, there is a huge difference. CAA has tried to fight against triple trailers and very long doubles, with some success, but the lengths do keep creeping up.

There are issues like splash and spray protection. We have been asking Transport Canada to look into the issue of snow coming up from the sides of trucks. There are technologies available. There are some things that can be done. At the same time, we recognize that transport is very important to the economy. We, obviously, cannot legislate trucks off the road. We have to be reasonable and come up with solutions that will improve road safety so we can share the road.

**Senator Adams:** Not many accidents happen on the 401 between Montreal and Toronto. Most car accidents occur on the regional highways, in the local areas between cities and in short runs.

**Mr. Godding:** Four-lane roads, access-prohibitive roads, restricted roads, and freeways are the safest roads we have. You are right that the majority of collisions take place on two-lane roads, where there are many turning areas and more interaction between vehicles.

**Senator Adams:** We heard from Transport Canada that the cost to the insurance companies is something like \$40 billion a year. You are interested in widening and improving the roads. Do you have any idea how much that would save the insurance companies by reducing the number of accidents and related deaths?

**Mr. Godding:** Transport Canada has done a cost-benefit analysis of the national highways program and has found that there would be a positive return on investment.

**Senator Adams:** In the meantime, you cannot get it from the provincial governments; you cannot get it from the federal government.

**Mr. Godding:** The information we have is that most provincial governments which collect fuel taxes are spending at least 50 per cent of their fuel taxes on roads. The federal government, on the other hand, is collecting ten cents a litre from every litre of gasoline sold in the country and is spending virtually nothing on roads. That is the reason we are focusing on the federal government. Of the developed countries, Canada is the only country in the world that does not have federal involvement in its national highways system.

**Senator Adams:** What about the tire taxes? Every time I buy a car, there is a tire tax now, too, on a brand new car. Does that go to the federal government or to the provincial governments?

Au fil des ans, le poids en charge des camions n'a cessé d'augmenter. L'Ontario et le Québec, ont les charges par essieu les plus élevées d'Amérique du Nord. On trouve donc des véhicules particulièrement lourds sur la route par rapport aux automobiles. La CAA a essayé de s'opposer aux trains routiers triples et aux très longs trains routiers doubles, mais ce fut vain parce que la longueur des ensembles tracteur remorque ne cesse d'augmenter.

Et puis, il y a le problème des éclaboussures et des projections. Nous avons demandé à Transports Canada de se pencher sur le problème des projections de neige sur le côté des camions. Les remèdes existent. On peut faire quelque chose. Mais d'un autre côté, nous reconnaissons que le transport routier est très important pour notre économie. De toute évidence, on ne peut bannir les camions de la route. Nous devons nous montrer raisonnables et trouver des solutions qui nous permettent d'améliorer la sécurité de la route, afin que tous les usagers puissent se la partager.

**Le sénateur Adams:** Il n'y a pas beaucoup d'accidents sur la 401, entre Montréal et Toronto. La plupart des accidents d'automobile se produisent sur les routes régionales, entre deux villes, sur des trajets courts.

**M. Godding:** Les routes à quatre voies, les routes à accès interdit, les routes à accès restreint et les autoroutes sont les routes les plus sûres que nous ayons. Vous avez raison en disant que la majorité des collisions se produisent sur les routes à deux voies, qui sont sinueuses et où les véhicules se croisent fréquemment.

**Le sénateur Adams:** Les gens de Transports Canada nous ont dit que les coûts pour les compagnies d'assurances se chiffrent à peu près à 40 milliards de dollars par an. Vous voulez qu'on élargisse et qu'on améliore les routes. Avez-vous une idée des économies que les compagnies d'assurances pourraient réaliser si l'on parvenait à réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route?

**M. Godding:** Transports Canada s'est livré à une analyse coût-avantage du programme routier national et a constaté que ce genre d'investissement aurait un rendement positif.

**Le sénateur Adams:** Entre-temps, vous ne pouvez obtenir les fonds ni des gouvernements provinciaux, ni du gouvernement fédéral.

**M. Godding:** D'après les renseignements dont nous disposons, la plupart des gouvernements provinciaux qui prélèvent des taxes sur les carburants, dépensent au moins la moitié de ces recettes fiscales à l'entretien des routes. En revanche, le gouvernement fédéral qui prélève 10 cents de taxe sur chaque litre d'essence vendu au pays, ne dépense presque rien dans le réseau routier. Voilà pourquoi nous avons orienté notre action vers le gouvernement fédéral. De tous les pays développés, le Canada est le seul au monde dont le gouvernement central ne participe pas au réseau routier national.

**Le sénateur Adams:** Et la taxe sur les pneus? Chaque fois qu'on achète une voiture neuve, il faut aussi verser une taxe sur les pneus. Cette taxe revient-elle au gouvernement fédéral ou aux gouvernements provinciaux?



**Mr. Godding:** I do not believe there is federal tax on tires. That is provincial. In fact, there has been a lot of debate over the tire taxes. They were intended to be put into research funds to find ways of environmentally disposing of or re-using tires. I know there was a bit of controversy a couple of years ago in Ontario, where the revenues coming in were far exceeding the number of projects that they could find to spend the money on.

**Senator Adams:** It sounds like you buying canned beer; it is the same thing.

**The Chairman:** In Nova Scotia, it is \$3 a tire for truck tires and \$1 for car tires, but in no way is that a tax. That is a levy.

How long does it take 64 tires to go by at 140 clicks? I am terrified. I am one of those who drive 10 or 12 times a year, year-round, between Halifax and Ottawa. I have been doing that for over thirty years. Thirty years ago, it was not a horror. You did not set out in trepidation. Today, your family is a little concerned when you set out on the highway for a lengthy trip like that.

There is nothing of any description that I and Mr. Frank Barber have not seen in the last few years on the highway. We have even watched tires blowing up. Before this study is finished, this year or next year, I am going to know what truck tires are made of. I want to know who is perpetrating upon an unsuspecting, albeit cynical, travelling public the level of components in a truck tire that allow it to go "poof" like that.

I recently talked to a truck driver in New Brunswick who had been travelling on the Trans Canada highway, and I enquired how many animals he had struck that day. He said he had got six porcupines and 15 racoons, but he had run over 112 truck tires that morning. What are we going to do about these truck tires? What are we going to do about safety? Of course, wider highways will do it.

Why do we not just build trucks their own highways and let the users pay for them? Take the 10 cents, or the \$5 billion, \$8 billion or \$10 billion a year between now and the year 2025, and build an all-weather four-lane Trans Canada highway truck system. Let the cars go back to peacefully travelling.

What about the highway system itself? Is there anything we can do in terms of four lanes? Is it economically feasible at all? Very shortly, we are going to have to ask the government to force traffic back on to the trains. There are times of the day when the highways out there are not safe. These trucks force you to drive 20 or 30 kilometres an hour over the speed limit or they will run over you. I am not kidding. I am telling you the way it is, and it is bad. I hope something can be done about it. What about a four lane system for trucks?

**Mr. Hunt:** A study done about eight years ago looked at a national highway system that would have two lanes from coast to coast up to standard, and would have paved shoulders and wider lanes and so on. An additional study proposed a four-lane divided

**M. Godding:** Je ne pense pas que le fédéral prélève de taxes sur les pneus. C'est une taxe provinciale. En fait, on en parle beaucoup. À l'origine, elle devait permettre d'alimenter des fonds de recherche pour trouver des moyens d'éliminer ou de réutiliser les pneus de façon écologique. Je sais qu'il y a eu une certaine controverse il y a deux ou trois ans de cela en Ontario, quand on a appris que les recettes étaient de loin supérieures aux coûts correspondant au nombre de projets dans lesquels le gouvernement pouvait investir.

**Le sénateur Adams:** C'est un peu comme avec la bière vendue en boîte, c'est la même chose.

**Le président:** En Nouvelle-Écosse, le gouvernement prélève 3 \$ pour les pneus de camion et 1 \$ pour les pneus de voiture, mais ce n'est pas une taxe, c'est une redevance.

Combien de temps faut-il à un 64 roues roulant à 140 kilomètres à l'heure pour vous croiser? Cela me glace le sang. Je fais partie de ces gens qui, 10 ou 12 fois par an, tous les ans, font le trajet Halifax-Ottawa. Je fais cette route depuis 30 ans. Il y a 30 ans, ce n'était pas aussi terrible que cela. Le rythme n'était pas aussi trépidant. Aujourd'hui, dès qu'on doit prendre la route pour des trajets aussi longs, la famille s'inquiète.

Il n'y a rien que M. Frank Barber et moi-même n'ayons vu au cours des dernières années sur la route. Nous avons même été témoins d'éclatements de pneus. Avant que cette étude ne soit terminée, cette année ou l'année prochaine, je saurais de quoi sont faits les pneus de camion. Je veux savoir qui joue ce tour à un public voyageur peu méfiant, mais néanmoins cynique, et qui fait que les pneus de camion explosent comme ça.

Récemment, au Nouveau-Brunswick, j'ai demandé à un camionneur qui venait d'emprunter la Transcanadienne combien d'animaux il avait heurtés ce jour-là. Il m'a répondu six porcs-épics et 15 rats laveurs, mais il a rajouté que ce matin-là, il était passé sur 112 pneus de camion. Que va-t-on faire de ces pneus de camion? Que va-t-on faire pour accroître la sécurité? Certes, des routes plus larges permettraient de régler le problème.

Pourquoi ne construirait-on pas des routes réservées aux camions et qui seraient financées par les usagers? Prenons les 10 cents, ou les 5,8 ou 10 milliards de dollars par an que cela représente entre maintenant et l'an 2025 et construisons une transcanadienne à quatre voies, ouverte toute l'année, pour les camions. Comme ça, nous laisserions les voitures rouler en paix.

Et le réseau routier actuel? Y a-t-il quelque chose que nous puissions faire pour le porter à quatre voies? Est-ce économiquement réalisable? Très bientôt, nous devons demander au gouvernement d'accroître le trafic ferroviaire. À certaines heures, les routes ne sont pas sûres. Les camions vous obligent à rouler à 20 ou 30 kilomètres au-dessus de la limite de vitesse et, même là, ils vous dépassent encore. Je ne plaisante pas. Je vous dis les choses telles qu'elles sont, et elles ne sont pas réjouissantes. J'espère que nous pourrions faire quelque chose à ce sujet. Que pensez-vous d'un réseau routier à quatre voies pour les camions?

**M. Hunt:** Il y a huit ans, les auteurs d'une étude ont envisagé la possibilité de créer un réseau routier de qualité à deux voies, comportant des accotements goudronnés, des voies plus larges, et ainsi de suite. Dans une autre étude, il a été question de construire

highway from coast to coast across Canada. In 1988 dollars, I believe, the additional cost was somewhere around \$15 billion for the two-lane; if you added on the four-lane, I think it went for another \$10 billion, roughly. I may be a liar there for a couple of billion dollars, but when you are dealing with those dollars, it probably does not have too much impact. The point is that, for about \$20 billion over a ten year period, you could build a four-lane highway coast to coast.

Addressing the question with regard to a four-lane road, in some areas of the country that may just not be economical based on traffic patterns and use, et cetera. As for truck tires flying apart, which are typically retreaded tires, or truck tires coming off, as we have seen recently, unfortunately, people have been very seriously hurt or even killed with that type of thing.

There are a number of issues involving the regulation of truck safety and inspections. Truck maintenance is being investigated, to make sure maintenance is done on a routine basis. How do you get some of the bad apples off the roads?

The condition of the roads also has an impact on truck safety. Some of these rigs cost \$100,000 or \$200,000. Some are probably even more than that. The trucks today are designed with air cushions. They float down the road. With some suspensions, the truck drivers can sit in their cabs and just not realize the pounding that their tires are taking.

As the roads continue to deteriorate, the maintenance on trucks goes up, and sometimes it does not get done on a regular basis. That is when you run into some of these scary situations, with tires coming off and wheels exploding and coming apart.

Clearly, we have supported and we will continue to support the rebuilding of our national highway system. As we submit in the document before you, as of a 1988 study, 38 per cent of the roads in Canada then were substandard. That was in 1988. We suspect that it is probably closer to 50 per cent today. All of these things impact road safety very dramatically.

We would be happy if we could start building a two-lane road coast to coast to standard. In some areas, you are going to need four lanes. The sooner we get started, the sooner the roads are going to be safer.

**The Chairman:** Quite a bit of our existing Trans Canada system is four-lane already. Could we give that to the trucks and build a motor vehicle car route? Would that be any saving?

**Mr. Hunt:** We have not really studied splitting the trucks from the automobiles. The problem you would run into is one of economics, the costs of building two infrastructures, if you like, and we would have to go back and look at that. Our position all along has been that we have to make the roads safer by bringing

une route à chaussée double de deux voies chacune, d'un océan à l'autre. Je crois qu'en dollar de 1988, il en aurait coûté environ 15 milliards de dollars pour les deux voies et, pour passer à quatre voies, il aurait fallu ajouter une dizaine de milliards de dollars. Je me trompe peut-être de deux ou trois milliards de dollars, mais quand on jongle avec ce genre de chiffres, un tel écart n'a sans doute pas autant d'importance. Quoi qu'il en soit, moyennant une vingtaine de milliards de dollars sur une période de 10 ans, vous pourriez disposer d'une route à quatre voies, d'un océan à l'autre.

Cela étant, dans certaines régions du pays, une route à quatre voies pourrait ne pas être économiquement valable, à cause du courant de trafic, de l'utilisation du réseau, et cetera. Quant aux pneus de camion qui éclatent sur la route — ce qui est typique des pneus rechapés —, ou des roues qui se détachent, comme nous l'avons malheureusement constaté récemment, des gens sont sérieusement blessés ou même tués dans ce genre d'incidents.

Plusieurs choses sont liées à la réglementation de la sécurité et des inspections des camions. On est en train d'analyser les registres de maintenance des camions pour s'assurer que l'entretien est effectué régulièrement. Mais comment parvenir à tenir les moutons noirs à l'écart?

L'état des routes aussi a une incidence sur la sécurité des camions. Les ensembles tracteur remorque coûtent 100 000 ou 200 000 \$ et il y en a qui coûtent sans doute encore plus. Les camions modernes sont dotés d'amortisseurs à coussin d'air; ils flottent littéralement sur la route. Avec de telles suspensions, les camionneurs, confortablement installés dans leur cabine, ne s'aperçoivent pas du martèlement que subissent leurs pneus.

À cause de la détérioration de l'état des routes, les coûts de maintenance des camions augmentent et il arrive que l'entretien ne soit pas effectué régulièrement. C'est alors que surviennent les situations inquiétantes dont vous parliez, c'est-à-dire les roues qui se détachent et les pneus qui explosent.

Nous avons prôné et nous continuerons de prôner la réfection de notre réseau routier national. Dans le document que nous vous avons soumis, vous constaterez qu'une étude de 1988 a établi que 38 p. 100 des routes au Canada n'étaient pas conformes aux normes établies. Cela, c'était en 1988. Nous pensons que, de nos jours, cette proportion est sans doute plus près de 50 p. 100. Tout cela a un effet marquant sur la sécurité routière.

Nous nous réjouissons que l'on entame la construction d'une route à deux voies, d'un océan à l'autre, route qui soit conforme aux normes. Dans certaines régions, il faudra quatre voies. Plus vite nous pourrions commencer les travaux et plus vite nos routes seront sûres.

**Le président:** Mais une bonne partie de la transcanadienne comporte déjà quatre voies. Ne pourrions-nous pas céder ce réseau aux camions et construire une route pour les voitures? Est-ce que nous ne pourrions pas, aussi, réaliser des économies?

**M. Hunt:** Nous n'avons pas vraiment étudié la possibilité d'instaurer une ségrégation entre la circulation automobile et celle des camions. Le problème serait alors de nature économique, autrement dit il se ramènerait au coût de construction de deux infrastructures, et il faudrait bien calculer la chose. Nous



them up to standard. We have to get people educated in dealing with trucks on the road. We have heard an example tonight of people passing trucks and being affected by the spray. There are a number of things that we can do. Our position is that economics dictate that we have to learn to cohabit with the trucks on the road.

In terms of some of the trucking issues, perhaps we could get into that by having graduated licensing for some of the truck drivers. These things do not exist in all provinces. How do we handle things like trucks coming from the U.S., where they have deregulation, which may result in trucks which are unsafe coming on to our roads? There are a number of things that we can do in that area.

**The Chairman:** You have mentioned a couple of times now this new splash-and-spray technology. Could you elaborate on that a bit, tell us what it is or how it might work?

**Mr. Godding:** The flaps that are behind the wheels right now are basically a flat piece of rubber and there is nothing shrouding the side of the tires of the truck, so when the truck is driving on wet or snowy pavement, it is throwing water everywhere. It is hitting off the back of that flap and flying out to the side. It is hitting off the underside of the truck and flying out, and it is coming straight off the tires themselves.

There is technology that has been developed to deal with that. In fact, one of the major courier firms in the United States, UPS, made a decision about seven or eight years ago that they would, as a good corporate citizen, equip all of their trucks with splash-and-spray technology. They have replaced the flat rubber flap with a flap that has almost a fur on it — I guess that would be a good way of saying it — a synthetic kind of padding that absorbs the water and does not allow it to kick back out. They also have added a skirt, which looks like a Hawaiian skirt, in black rubber or plastic, that hangs down at the side. When the spray comes up off the tires, it is hitting against this skirt and again going straight down rather than going out. So the technology is out there.

**The Chairman:** Can that be put on the front wheels?

**Mr. Godding:** Yes, you can put it on the front wheels. You will see the occasional truck in Canada that has the skirting at the side of the tires. You may have noticed them if you have been driving on the highway. There are not very many of them. Those are being put on voluntarily by the industry.

**The Chairman:** You mentioned earlier the idea of buying a vehicle that "fits". Could you elaborate on that?

**Mr. Hunt:** Just take the air bag example. One of our concerns is that anyone under five feet in height and under 90 pounds should probably not get into a large, luxury vehicle such as a Cadillac, because that seat has to be brought forward. Those people are typically lower in the seat because they cannot see over the dashboard. That is a very unsafe situation for such a person.

avons toujours soutenu qu'il faut rendre les routes plus sûres en les portant au standard établi. Nous devons renseigner les automobilistes sur la façon de côtoyer les camions sur la route. Cet après-midi, on nous a cité l'exemple de conducteurs qui, en dépassent des camions, ont été gênés par les éclaboussures. On peut faire plusieurs choses à cet égard. Quant à nous, nous estimons qu'il est nécessaire d'apprendre à partager la route avec les camions, pour des raisons économiques.

En ce qui touche au camionnage, nous pourrions peut-être améliorer les choses en imposant l'immatriculation par étapes progressives pour certains camionneurs. Ce système n'est pas en vigueur dans toutes les provinces. De plus, comment composer avec les camions venant des États-Unis, où le transport routier est déréglementé, et qui risquent d'introduire un élément de danger sur nos routes? On pourrait faire plusieurs choses sur ce plan.

**Le président:** Cela fait plusieurs fois déjà que vous parlez des dispositifs de protection contre les éclaboussures et les projections. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, nous dire ce dont il s'agit et comment cela fonctionne?

**M. Godding:** Les bavettes qu'on trouve actuellement à l'arrière des roues sont essentiellement des morceaux de caoutchouc plats. Comme la face externe des roues n'est pas carénée, quand le camion roule sur une chaussée mouillée ou enneigée, il projette de l'eau partout. Les éclaboussures qui viennent heurter l'intérieur de la bavette sont projetées sur les côtés. En outre, les projections rebondissent sous le plancher, sans compter les projections directes par les pneus.

Il existe des dispositifs qui ont été mis au point pour régler ce problème. En fait, l'une des principales entreprises de messagerie aux États-Unis, UPS, a décidé, il y a sept ou huit ans, d'assumer ses responsabilités sociales et d'équiper son parc de camions de dispositifs anti-éclaboussures et anti-projections. C'est ainsi que l'entreprise a remplacé les bavettes plates en caoutchouc par une bavette dont la face interne est — pourrait-on dire — tapissée de fourrure, d'une sorte de garniture synthétique qui retient l'eau et qui empêche donc les éclaboussures. De plus, la compagnie a ajouté une jupe, une sorte de pagne hawaïen, faite de caoutchouc ou de plastique noir, posée sur les côtés. Ainsi, les éclaboussures des pneus sont bloquées et elles retombent sur la route plutôt que d'être projetées vers l'extérieur. Donc, il existe des dispositifs.

**Le président:** Peut-on en équiper les roues avant?

**M. Godding:** Oui, on peut poser cela sur les roues avant. Il arrive, au Canada, qu'on voit des camions portant de telles jupes à hauteur des roues. Vous n'aurez pas manqué de les remarquer sur la route. Il n'y en a pas beaucoup. L'industrie les installe de son plein gré.

**Le président:** Plus tôt, vous avez émis l'idée qu'il faut acheter un véhicule «convenant» au conducteur. Pourriez-vous nous en dire un peu plus?

**M. Hunt:** Prenez simplement le cas des coussins gonflables. Une des choses qui nous préoccupent, c'est que les personnes de moins de 5 pieds et de moins de 90 livres n'ont sans doute pas la stature voulue pour un véhicule de luxe comme une Cadillac, parce qu'elles doivent alors avancer le siège à fond en avant. En général, ces personnes sont assises trop bas dans le siège et elles

While we are not suggesting that people should not have the choice of one car over another, we would suggest that they might want to consider the size of the compartment of the vehicle that they are buying. How many times have you seen a young driver in particular driving a very large truck and he can hardly see over the steering wheel because of age or height? We consider those to be unsafe situations.

Drivers should perhaps consider whether the compartment that they will be sitting in on a regular basis suits their needs, in terms of body size and the restraints that are there. Drivers should perhaps also consider whether they are buying more vehicle than they actually need for their life-style requirements. If they are going out to select a very large pick-up truck, but never really intend to haul very much in the back, does that make sense? Maybe they would want to go to a smaller size of pick-up which may fit their stature and lifestyle requirements more effectively.

**Senator Bacon:** On page 2 of your brief you mention a warning device. If it were to be accepted, would it take a long time before all vehicles would have the warning device?

**Mr. Hunt:** We do not see that as a major issue at all. If you look at most cars today, they have upwards of 20 on-board computers or sensors. There are varied definitions of what an on-board computer is, but there are such things as the warning if you fail to latch your seat belt, or the warning light if a door is ajar. We do not see it as a major issue in terms of attaching some sort of warning device to make sure that the seats that are removable, particularly in mini-vans, are reattached properly. We think it is a very serious issue. There were a number of accidents, in Ontario particularly, where seats were ejected out of the back of the mini-van. That problem is being fixed by putting a new latch on the back, but the fact that a seat could come loose and rumble around within a compartment may be putting the people in the front seat of that vehicle in real jeopardy. We think it is a major issue.

From our surveys, we have received many stories of people driving in mini-vans, where someone has not installed the seat properly and the seat falls over as they are driving along. It may be humorous at that point, because they are not in an accident, but when they are in an accident and the seat has not been attached properly, it becomes a serious issue.

**Senator Bacon:** What would be the CAA's position on the privatization of highways? Would that be helpful?

**Mr. Hunt:** When we were before the Commons committee on transportation recently, we suggested that a highway authority may be the way to go in terms of providing funding, perhaps allowing the private sector to go out and build highways. I am a chartered accountant by profession, and I have reviewed how the government accounts for spending on highways. It goes directly to the deficit; it is a cash-flow type of arrangement. If you were able

ne peuvent voir au-dessus du tableau de bord, ce qui est dangereux.

Nous ne suggérons pas de priver les gens de la possibilité de choisir leur véhicule, mais ils pourraient songer à la dimension de l'habitacle de la voiture qu'ils comptent acheter. Combien de fois aperçoit-on des jeunes conducteurs, surtout à bord de très gros camions, qui pointent à peine du nez au-dessus du volant, parce qu'ils sont trop jeunes ou qu'ils sont trop petits? Nous estimons que ce sont là des situations dangereuses.

Les conducteurs devraient peut-être veiller à ce que l'habitacle dans lequel ils vont se retrouver régulièrement corresponde à leurs besoins, tant pour ce qui est de la dimension que des dispositifs de retenue. En outre, ils devraient peut-être envisager d'acheter un véhicule correspondant davantage à leur mode de vie. En effet, est-il logique de choisir une grosse camionnette quand on n'a pas l'intention de beaucoup s'en servir pour transporter des choses en arrière? Une camionnette plus petite correspondrait peut-être mieux à leur stature ainsi qu'à leur mode de vie.

**Le sénateur Bacon:** À la page 2 de votre mémoire, vous parlez d'un dispositif avertisseur. Si un tel dispositif devait être accepté, faudrait-il longtemps avant que tous les véhicules en soient équipés?

**M. Hunt:** Pour nous, il n'y a là rien de complexe. À bord de la plupart des voitures modernes, on trouve une bonne vingtaine de calculateurs et de sondes. Il existe plusieurs définitions de ce qu'est un calculateur de bord; disons qu'il s'agit, par exemple, des avertisseurs qui vous préviennent quand on n'attache pas la ceinture de sécurité ou d'un voyant qui s'allume quand une porte est mal fermée. Nous ne pensons pas qu'il soit très difficile de relier les banquettes amovibles à un dispositif avertisseur quelconque pour s'assurer qu'elles sont bien arrimées, surtout à bord des mini-fourgonnettes. Si la chose n'est pas complexe elle n'en est pas moins sérieuse. Il s'est produit plusieurs accidents, surtout en Ontario, dus à l'éjection des banquettes arrières des mini-fourgonnettes. On est en train de régler le problème en équipant la porte-arrière d'un nouveau verrou, mais la banquette pourrait toujours se détacher, vire-volter dans l'habitacle et causer un réel danger pour les passagers avant. Nous estimons que la question est grave.

À l'occasion du sondage que nous avons effectué, les propriétaires de mini-fourgonnette nous ont relaté de nombreux incidents de banquettes mal installées qui se sont détachées en plein trajet. Tant que les choses en restent là, elles peuvent être amusantes, mais dans un accident, quand la banquette n'est pas correctement arrimée, ça devient grave.

**Le sénateur Bacon:** Quelle serait la position de la CAA si l'on décidait de privatiser le réseau routier? Pensez-vous que cela nous permettrait de régler nos problèmes?

**M. Hunt:** Lors de notre récente comparution devant le comité des transports de la Chambre des communes, nous avons déclaré que l'instauration d'une commission de voirie serait une façon de régler le problème du financement, parce qu'on pourrait éventuellement permettre au secteur privé de construire des routes. Je suis comptable agréé de profession et j'ai examiné la façon dont le gouvernement comptabilise ses dépenses dans le réseau routier.



to go to an authority and ask it to go out and contract with the private sector to rebuild the national highway system, let us say, over ten years at a cost of \$15 billion, and then set it up as an asset and amortize it, we think that would have some significant merit. If you amortize a highway that costs \$15 billion over 20 years, you do not have to spend \$5 billion or \$10 billion all at once. You can build it and set it up as an asset as it is utilized. We would actually support a highway authority if it were properly funded with proper direction.

**The Chairman:** You mentioned the private sector. Are you talking about toll highways?

**Mr. Hunt:** We would support a highway authority if it came out of existing funding. Our research shows that tolls do not work in all locations across a national highway system, based on volume, et cetera. If you do put a toll on a road, our position is that there should be a free alternative. If you followed that policy, there are clearly areas of the country where no one would ever use the toll road.

**The Chairman:** What do you do when the government says there is a free alternative, that you can drive 110 or 120 kilometres per hour on the toll road but you cannot go over 80 on the free road?

**Mr. Hunt:** But still there is an alternative.

**The Chairman:** The RCMP has a contract with various provinces; every day they bring in hundreds of cars, because nobody can stay at 80 kilometres an hour when there is not a house or streetlight in sight for miles and miles and miles.

**Mr. Hunt:** We do support enforcement of the speed limits, but we also think that there should be an alternative. Tolls do not work in all locations. The study that Transport Canada did and our own studies indicate that there is an area around Vancouver where tolls would work. There is an area around Calgary where they would work. Toronto and Montreal are areas where they would work. However, there are only four or five places in the total national highway system where tolls would be effective. As to the rest of the system, if there is a free alternative, tolls would not work. We would never pay for the highway. You would never get the volume going on the road to pay for it.

**The Chairman:** We have been saying that about "Death Valley" in Nova Scotia for years, but it has not done us much good.

**Senator Bacon:** Have you examined the situation with the highways in the United States? Are they safer? They have tolls there, too.

**Mr. Hunt:** They do. One of the concerns that we have with Canada, when we compare ourselves to our NAFTA partners, the U.S. and Mexico, is the use of our taxes. The U.S. has trust funds into which their excise taxes and fuel taxes go, and those trust

fund is inscribed in deficit; c'est une comptabilité d'encaisse. Nous estimons qu'il serait intéressant que vous puissiez demander à une commission de conclure des contrats avec le secteur privé pour reconstruire le réseau routier national, disons, sur une période de 10 ans et au coût de 15 milliards de dollars, cet investissement serait alors considéré comme un actif et serait amorti. Si l'on amortit un axe routier de 15 milliards de dollars sur 20 ans, on n'a pas à dépenser 5 ou 10 milliards de dollars en un seul coup. On peut construire le réseau routier et le considérer comme étant un actif quand on l'utilise. En fait, nous serions favorables à l'instauration d'une commission de voirie, à condition qu'elle soit correctement financée et qu'on lui donne une orientation.

**Le président:** Vous avez parlé du secteur privé. Faites-vous allusion aux routes à péage?

**M. Hunt:** Nous serions favorables à une commission de voirie si elle était dotée grâce au financement existant. Nos recherches indiquent que le péage ne fonctionnerait pas partout le long du réseau routier national, à cause des variations de volume et du reste. Nous estimons que si vous instauriez un péage sur certaines routes, il faudrait offrir aux gens la possibilité d'emprunter d'autres axes gratuitement. Si vous optiez pour cette formule, dans certaines régions, les gens n'emprunteraient pas les routes à péage.

**Le président:** Et comment réagiriez-vous si le gouvernement optait pour cette formule en précisant qu'on peut rouler à 110 ou 120 kilomètres heure sur les routes à péage mais qu'on ne doit pas dépasser 80 sur les axes gratuits?

**M. Hunt:** Il y aurait tout de même un choix.

**Le président:** La GRC a conclu un contrat avec plusieurs provinces; tous les jours ses agents arrêtent des centaines de véhicules, parce que personne ne respecte la limite de 80 kilomètres à l'heure quand il n'y a pas une seule maison ni un seul réverbère sur des milles et des milles.

**M. Hunt:** Nous sommes d'accord avec l'application des limites de vitesse, mais nous estimons qu'on devrait donner le choix aux gens. Les péages ne fonctionneront pas partout. D'après une étude de Transports Canada et d'après nos propres études, autour de Vancouver, le péage fonctionnerait. Il fonctionnerait aussi autour de Calgary, de même qu'à Toronto et à Montréal. Cependant, ce ne sont là que quatre ou cinq villes situées sur l'ensemble du réseau routier national où le péage donnerait des résultats. Partout ailleurs, si les gens avaient le choix, ils n'emprunteraient pas les routes à péage. Nous ne paierons jamais pour emprunter une route. Vous n'aurez jamais le volume nécessaire pour que la route se finance ainsi.

**Le président:** On a dit cela à propos de la «Vallée de la mort» en Nouvelle-Écosse pendant des années, mais cela ne nous a pas très bien réussi.

**Le sénateur Bacon:** Avez-vous analysé la situation aux États-Unis? Les routes y sont-elles plus sûres? Il y a bien des péages là-bas aussi.

**M. Hunt:** Oui. Une chose qui nous préoccupe, ici, au Canada, quand nous nous comparons avec nos partenaires de l'ALÉNA, les États-Unis et le Mexique: l'utilisation de nos taxes et de nos impôts. Aux États-Unis, il y a des fonds en fiducie dans lesquels

funds are invested in the highways. If you look at the system in the U.S., their interstate system is far superior to ours. They are undergoing a major expenditure on secondary roads. They are investing heavily in their infrastructure.

We think it is a major issue in Canada, in the sense that when companies decide to locate, they have certain considerations. They must consider things such as just-in-time inventory systems, the impacts on the maintenance on trucks depending on whether they go over a smooth road or a rough road, and stress on the drivers. We think it is a very serious concern for our economy if we do not invest in our infrastructure. There are lives at stake but there are also jobs at stake.

**Senator Adams:** Do you have any idea of the total number of drivers across Canada?

**Mr. Hunt:** I believe there are 15 million vehicles in what is called the car park in Canada. It breaks down to about 11 million passenger vehicles and about 4 million trucks or tractor-trailers, and things of that nature.

**Senator Adams:** I have a question about highway maintenance. Millions of drivers buy license plates every year, which cost around \$30 or \$40 or more. Sometimes in some provinces there are situations where one person maybe owns a half-ton truck, so there is only one licence, but there are four or five people who drive it, and they are causing still more holes in the roads. Do you think it would cost less if maintenance for highways were privatized?

**Mr. Hunt:** If you look at Highway 407, while I know there is some controversy in terms of safety with regard to that highway north of Toronto, the costs of building that were substantially lower than typically has been the case when highways are built by government. The bridges, as I understand it, are all the same. They have one design and it is repeated all the way down the highway, whereas I understand that when government builds a road they basically build a different bridge each time. There are some benefits to the private sector in doing that. I do not think we have seen what the impact is on maintenance costs yet, but if you look at the model in the U.S., you see a number of private highways that are very well maintained and very cost effective. So there are a number of options out there.

**The Chairman:** Just in closing, may I ask you one final question? Where will we be in the year 2010, in terms of safety on our highways? Have you cast your mind ahead that far?

**Mr. Hunt:** There are really two answers or two scenarios. If we do not get some dedicated funding for our highway system today, I think we are going to be in very sad shape in the year 2010. Fifty per cent of our roads are substandard today. There are lives at stake. There are people being injured. However, I think there

sont versées les taxes d'accises et les taxes sur les carburants et ces mêmes fonds sont investis dans le réseau routier. À l'analyse, on se rend compte que le réseau des «Interstate» est nettement supérieur au nôtre. Les Américains ont entrepris d'importantes dépenses pour les routes secondaires et ils investissent énormément dans leurs infrastructures.

Nous estimons que c'est un enjeu de taille pour le Canada, parce que, quand une entreprise choisit un emplacement pour s'installer, elle prend plusieurs choses en considération. Elle doit tenir compte, par exemple, de la nécessité de réapprovisionner ses stocks au moment adéquat, de fait que l'entretien des camions dépend de l'état des routes sur lesquelles ils vont circuler et du stress auquel seront soumis les chauffeurs. Nous avons beaucoup à craindre pour notre économie si nous ne voulons pas investir dans notre infrastructure. Il y a certes des vies qui sont en jeu, mais aussi des emplois.

**Le sénateur Adams:** Avez-vous une idée du nombre de conducteurs qu'il y a au Canada?

**M. Hunt:** Je crois que ce que nous appelons le parc automobile canadien comprend 15 millions de véhicules. Il se compose d'environ 11 millions de véhicules de tourisme et de quelque 4 millions de camions ou de semi-remorques, ou de choses du genre.

**Le sénateur Adams:** J'ai une question à vous poser à propos de l'entretien des routes. Chaque année, des millions de conducteurs achètent leurs plaques minéralogiques au prix unitaire de 30 \$, 40 \$ ou même plus. Dans certaines provinces une seule personne peut posséder et exploiter un demi-tonne, si bien qu'il n'y alors qu'un permis, mais quand quatre ou cinq personnes conduisent le même camion, celui-ci cause beaucoup plus de trous dans les routes. Ne pensez-vous pas qu'il en coûterait moins si l'entretien des routes était privatisé?

**M. Hunt:** Prenons le cas de la 407 au nord de Toronto; même si elle a été l'objet d'une certaine controverse au sujet de la sécurité, ses coûts de construction ont été nettement inférieurs à ce qu'ils sont habituellement quand le gouvernement est le maître d'oeuvre. D'après ce que j'ai cru comprendre, tous les ponts peuvent être construits selon le même modèle qu'on applique tout au long de l'autoroute; mais on m'a dit que, quand le gouvernement construit une route, les ponts qui l'enjambent ne sont jamais les mêmes. Il y a donc quelques avantages à tirer de confier la construction au secteur privé. Je ne pense pas qu'on sache quelle répercussion cela peut avoir sur les coûts d'entretien, mais si l'on se fie au modèle américain, on se rend compte que les nombreuses routes privées sont bien entretenues et qu'elles sont rentables. Il existe donc plusieurs options dont on pourrait se prévaloir.

**Le président:** Pour terminer, j'aimerais vous poser une dernière question. Où en sera-t-on, en 2010, en matière de sécurité routière? Est-ce que vous êtes projetés aussi loin dans le temps?

**M. Hunt:** Je pourrais vous donner deux réponses ou plutôt envisager deux scénarios. Si nous ne consacrons pas des fonds dédiés à l'amélioration du réseau routier, nous nous retrouverons en très mauvaise posture en l'an 2010. Aujourd'hui, 50 p. 100 de nos routes ne sont pas conformes aux normes établies. Il y a des



will be a tremendous economic impact to this country, if we do not get very serious about building our infrastructure and dedicating funds that are being collected from road users today. The federal government collects \$5 billion annually. The provincial governments collect another \$5 billion. That is just from the excise tax you pay when you fill up at the pump. That does not include the GST or the licence fees or any number of other fees that we pay. If we cannot get dedicated funding quickly, I think the deterioration of our road system is going to become very dramatic.

Mr. Godding can speak to this better than I can because of his engineering background, but I can tell you that a road reaches a point where you can patch the holes and cracks and potholes and you can maintain the life of that road into the future, but beyond that there is another point, one of rapid deterioration, and a number of our roads are there. Once that happens, it is not just a matter of resurfacing the road. One must go back and start from square one and rebuild the road, which is a much higher cost than just patching it and moving forward. Many of our roads are there. Unless we can get some dedicated funding quickly, we think there is a crisis ahead of a huge magnitude to this country. It is going to affect jobs, it is going to affect our economy and our ability to collect taxes and generate other revenues and trade. We think that is a very serious issue.

On the other side, if we can get the dedicated funding to rebuild our national highway system, and if we can get the commitment from the federal government and the provinces to carry this forward, we think there is a very bright future for our economy. We could save more lives than we are doing today, avoid injuries, and it could be very prosperous, but I think it is very serious.

We have just spent the last 90 days going across the country with an expedition to many communities, driving the roads, trying to get Canadians to make roads a major issue, because, today, when you ask people about highways, it is way down on the list. It is jobs, it is health care, it is things of that nature, but if we cannot get a solid infrastructure, you are not going to have the jobs, you are not going to be able to afford the health care. We think we have to take a hard look at our priorities for the future.

**The Chairman:** Thank you very much. On behalf of the committee, I extend our sincerest appreciation to you for coming and for the enlightenment which you have provided for us.

The committee adjourned.

vies en jeu. Il y a des gens qui sont blessés. Je pense que si nous n'entreprenons pas sérieusement la reconstruction de notre infrastructure routière et si nous ne consacrons pas les fonds que nous prélevons déjà auprès des usagers du réseau routier à cette entreprise, notre pays subira des conséquences économiques énormes. Tous les ans, le gouvernement prélève 5 milliards de dollars. Les gouvernements provinciaux en prélèvent 5 autres. Et cela ne correspond qu'à la taxe d'accises qu'on paie à la pompe à essence. On n'inclut pas la TPS ni les droits d'immatriculation ni les autres redevances nombreuses que nous payons. Si nous n'obtenons pas rapidement un financement dédié, je crains que la détérioration de notre réseau routier ne devienne dramatique.

M. Godding pourrait vous en parler mieux que moi, parce qu'il a une formation d'ingénieur, mais je puis vous dire que si, jusqu'à un certain point, il est possible de prolonger la vie d'une route en bouchant les trous et les fissures et en comblant les nids-de-poule, il arrive un point où la détérioration s'accélère et plusieurs de nos routes en sont à ce stade. À partir de là, il n'est plus question de simplement refaire le tapis. Il faut tout défaire et reconstruire la route depuis zéro, et les coûts sont alors nettement supérieurs à ceux de simples travaux de réfection. Un grand nombre de nos routes sont dans cet état. À moins que nous ne débloquions rapidement un financement dédié, je crains que notre pays ne soit confronté à une crise gigantesque. Cette crise aura un effet sur l'emploi, sur l'économie et sur notre capacité de prélever des taxes, de produire d'autres formes de recettes et de commercer. Nous croyons que cette question est très grave.

D'un autre côté, si nous parvenions à obtenir un financement dédié pour reconstruire notre réseau routier national, et si nous pouvions obtenir l'engagement du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux qu'ils mèneront cette tâche à bien, nous croyons que nous pourrions jouir d'un bel avenir économique. Nous pourrions sauver encore plus de vies que nous le faisons, nous aurions moins de blessés et nous favoriserions la prospérité économique; mais encore une fois, la chose est très sérieuse.

Nous venons de passer les 90 derniers jours à sillonner le pays dans une expédition qui nous a amenés à traverser plusieurs collectivités, à parcourir des milles de route, pour amener les Canadiennes et les Canadiens à considérer que le dossier des routes est très important parce que, de nos jours, quand on demande aux gens ce qu'ils pensent du réseau routier, on s'aperçoit que la question apparaît très bas sur leur liste de priorités. Ils se préoccupent d'emploi, de soins de santé et de choses du genre, mais si l'on n'a pas d'infrastructures solides, il n'y aura plus d'emplois et l'on ne pourra plus s'offrir de système de sécurité sociale. Nous estimons qu'il est nécessaire de bien réfléchir à ce que devront être nos priorités pour l'avenir.

**Le président:** Merci beaucoup. Au nom du comité, je vous adresse nos plus sincères remerciements pour vous être rendus à notre invitation et pour nous avoir aussi bien éclairés sur ce sujet.

La séance est levée.

OTTAWA, Thursday, November 28, 1996

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 12:06 noon to study the state of transportation safety and security in Canada.

**Senator J. Michael Forrestall** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** We are continuing our work concerning the state of transportation safety and security in Canada. Our witness for today is from the Canadian Coast Guard. Please, proceed.

**Mr. Michael A. H. Turner, Acting commissioner, Canadian Coast Guard:** If it is acceptable to honourable senators, I should like to go through a short package that outlines what we do. The Canadian Coast Guard, which concerns itself with marine safety on the transportation side, amongst other things, is a creature of the public service. It is not a military organization. It is part of the Department of Fisheries and Oceans now, most of it having been split off from the Department of Transport and transferred to Fisheries and Oceans in April of 1995.

The coast guard has a number of different programs and roles. I will explain that part which we have taken with us to DFO and that part which has been left behind in the Department of Transport. I can do that succinctly by saying that, from the point of view of the Department of Transport, they retained the responsibility within their ship safety division for the regulation — I mean that in the sense of law and statutory regulatory instruments — inspection, and certification of ships flying the Canadian flag and of foreign flag ships operating in Canadian waters in terms of the design, construction, operation, and pollution prevention standards for those ships. However, the management of the waterway and the safe operation, control and regulation of that waterway is now with the Department of Fisheries and Oceans in the coast guard. Essentially, all of the safety services and systems that are provided by the coast guard are within DFO, and most of those services, from a safety perspective, would be of interest to literally anyone who goes down to the sea in ships or uses our waters.

From the regulatory aspect, we have taken with us to the Department of Fisheries and Oceans and the coast guard the responsibility for recreational vessels, because we felt that that was a better match with the Department of Fisheries and Oceans, but we have left the commercial vessel regulations for ship safety with the Department of Transport. We must work closely together with regard to the programs to ensure that there is no obvious gap that develops between the regulation of the ship and the management of the environment in which the ship operates.

To outline briefly the operations, missions, and functions of the Canadian coast guard, we have approximately 5,000 people across the country and an annual operating budget of a little in excess of \$500 million, including capital expenditures. We operate largely in the coastal regions of the Atlantic and Pacific coasts and in the St. Lawrence and Great Lakes system. We have minor operations in some inland waters, but that is an anomaly rather

OTTAWA, le jeudi 28 novembre 1996

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 06 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

**Le sénateur J. Michael Forrestall** (président) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président:** Nous poursuivons notre étude de l'état de la sécurité des transports au Canada. Notre témoin d'aujourd'hui représente la Garde côtière canadienne. Je vous prie de bien vouloir commencer.

**M. Michael A. H. Turner, commissaire par intérim, Garde côtière canadienne:** Permettez-moi, honorables sénateurs, de vous donner un aperçu des responsabilités de la Garde côtière canadienne. La Garde côtière canadienne, qui veille notamment à la sécurité des transports maritimes, est un organisme appartenant à la Fonction publique à vocation non militaire. Elle relevait autrefois du ministère des Transports, mais la plupart de ses services relèvent aujourd'hui du ministère des Pêches et des Océans.

La Garde côtière remplit plusieurs rôles et exécute plusieurs programmes. Je distinguerai entre les fonctions de la Garde côtière qui relève maintenant du MPO et celles qui continuent de relever du ministère des Transports. En un mot, la Division de la sécurité des navires du ministère des Transports continue d'être chargée de la réglementation — j'entends par là les lois et les textes réglementaires —, de l'inspection et de l'accréditation des navires battant pavillon canadien ou pavillon étranger qui naviguent en eaux canadiennes. Elle veille donc à ce que ces navires répondent aux normes en matière de conception, de construction, d'exploitation et de prévention de la pollution. Par ailleurs, la gestion, le contrôle et la réglementation des voies navigables de même que l'élaboration des normes en matière de navigation appartiennent maintenant au ministère des Pêches et des Océans. En fait, tous les services et les systèmes de sécurité assurés par la Garde côtière relèvent du MPO et la plupart de ces services, du point de vue de la sécurité, présentent un intérêt pour tous ceux qui naviguent en eaux canadiennes ou empruntent nos eaux pour atteindre la mer.

Les services de la Garde côtière chargés de la réglementation des navires de plaisance ont été transférés au ministère des Pêches et des Océans parce qu'on a estimé que le MPO était directement intéressé, mais la réglementation touchant la sécurité des navires commerciaux relève toujours du ministère des Transports. Les services de la Garde côtière répartis entre les deux ministères collaborent étroitement pour éviter tout décalage entre la réglementation des navires et la gestion de l'environnement dans lequel ils évoluent.

Pour vous donner une petite idée de l'importance des opérations, des missions et des fonctions de la Garde côtière canadienne, qu'il me soit permis de mentionner que nous comptons environ 5 000 employés répartis dans tout le pays et que notre budget de fonctionnement annuel dépasse quelque peu les 500 millions de dollars, dépenses en immobilisations comprises. Nous menons surtout nos activités le long des côtes atlantique



than the norm. For example, we have a small operation on Lake Winnipeg, which is a substantial body of water and which has over 800 licensed fishermen, a lively tug and barge operation in the summertime and thousands of recreational boaters in the summertime.

As a point of trivia, Lake Winnipeg was the first body of water in Canada to be charted entirely by the Canadian hydrographic service, which was set up in the late 1800s.

Our major programs fall into several areas and serve virtually everyone who uses the waterways for any kind of navigation or transportation; that includes recreational boaters and fishermen and all forms of commercial navigation right up to big ships.

Canada is highly dependent upon foreign flag shipping for its import-export business. It uses in excess of 98 per cent of foreign flag bottoms for the carriage of cargos in and out of Canada by sea. The value of cargo moved by sea is absolutely enormous; in fact, it is in the billions of dollars. People fly or go by train or bus, but cargo goes either by truck across the U.S. border or by ship to everywhere else in the world. The shipping industry and the safety of ships and their operation is a major concern.

Our programs are divided into several different areas, the largest of which we call Marine Navigation Systems and Services. Marine Navigation Systems and Services includes the Aids to Navigation system — all of the buoys, lights, such as range lights and light stations, foghorns and electronic aids, including radar transponders, radio beacons and the new differential correction system for the U.S. satellite system, or global positioning system, or GBS. All of these are provided and operated by elements of the coast guard from our bases across the country and with our fleet.

The Aids to Navigation program is the largest of our various activities in terms of the resources it takes. In addition to the range of shops and shore maintenance facilities, it requires a fleet of specialized buoy tenders to place and maintain the floating aids. We also use other modes of transport, including helicopters, to get technicians out to maintain the various shore and electronic aids.

The next program I should mention in the general marine safety area is what we now call Marine Communications and Traffic Systems, or MCTS, which is a combination of the programs run from the coast guard radio stations and the vessel traffic services stations. We are in the process of amalgamating and integrating those completely in the operations of the 43 sites we have across the country for traffic management and radio stations. We will have that down to 22 in another three years. This is a matter that requires the cross-training of all staff. It allows for a significant reduction in the cost of operations and should be achievable with virtually no impact on the level of service and safety provided to mariners. That is a major project which we now have under way.

et pacifique, dans le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs. Nous jouons aussi un rôle secondaire dans certaines eaux intérieures, mais il s'agit là plutôt d'une exception à la règle. Ainsi, quelques officiers de la Garde côtière patrouillent le lac Winnipeg, une étendue d'eau considérable qui attire pendant l'été plus de 800 pêcheurs possédant un permis et des centaines de navires de plaisance et où s'active aussi pendant l'été un service de remorqueurs et de chalands très en demande.

Soit dit en passant, le lac Winnipeg est la première étendue d'eau au Canada qui a été entièrement cartographiée par le Service hydrographique canadien créé à la fin des années 1800.

Répartis en plusieurs catégories, nos principaux programmes s'adressent à tous ceux qui se servent des voies navigables pour la navigation ou le transport. Je songe ici notamment aux bateaux de plaisance et de pêche ainsi qu'à tous les types de navires commerciaux, des plus petits aux plus gros.

Les entreprises d'import-export canadiennes comptent beaucoup sur les navires de transport battant pavillon étranger. Elles font d'ailleurs appel à eux dans une proportion de 98 p. 100 pour le transport de marchandises destinées au Canada ou à l'étranger. Des milliards de dollars de marchandises sont transportées par mer, ce qui est vraiment énorme. Les gens voyagent par avion, par train ou par autobus, mais les marchandises sont acheminées soit par camion vers les États-Unis, soit par navire vers le reste du monde. De là l'importance de la sécurité dans le domaine maritime.

Nous exécutons divers programmes dont le plus important est le programme des Services et systèmes de navigation maritime. Ce programme inclut le système des aides à la navigation, soit l'ensemble des bouées et des feux tels les feux d'alignement et phares, cornes de brume et aides électroniques au nombre desquels on compte les radars, les radiophares ainsi que le nouveau système de correction différentielle pour le système de satellites américains ou système de positionnement global (GPS). Divers éléments de la flotte de la Garde côtière fournissent ces services à partir des bases réparties dans tout le pays.

Le programme des Aides à la navigation est le programme auquel nous consacrons le plus de ressources. Sa mise en oeuvre exige non seulement un ensemble d'ateliers et de centres d'entretien côtiers, mais également une flotte de baliseurs affectée au mouillage et à l'entretien des aides flottantes. Nous entretenons aussi les aides électroniques ainsi que les aides côtières par hélicoptère.

Dans le domaine de la sécurité maritime générale, j'aimerais maintenant vous dire quelques mots au sujet des Services de communication et de gestion de la circulation maritime (SCGCM) qui sont un amalgame des programmes exécutés par les stations radio et les centres de service à la circulation maritime de la Garde côtière. Le fusionnement total de ces activités est en cours dans les 43 emplacements où sont situés les centres de service à la circulation maritime et les stations radio du pays. Il n'en restera plus que 22 dans trois ans. Pour atteindre cet objectif, il nous faut assurer une formation polyvalente à tous nos employés. L'intégration de ces activités permettra de réduire considérablement nos coûts de fonctionnement, réduction qui ne devrait nullement se

We are responsible for the Navigable Waters Protection program. Essentially, that is the application of the Navigable Waters Protection Act, which regulates the ability or right of individuals or companies to build or construct a work of any kind that might obstruct navigation, whether it is in, under, over, through or above any navigable waterway in Canada. If you wish to build a bridge, for example, or even a pier jutting out into the water, you must make application to us under the provisions of the Navigable Waters Protection Act. The purpose of that is to protect the public's right of navigation.

I should also mention our Search and Rescue program, which is a major contributor to safety in the marine mode. It is jointly managed with the Department of National Defence. The Minister of National Defence, of course, is the lead spokesman in the other house. The program, which operates from a number of rescue coordination centres, is directed from three sites across the country: Halifax, Nova Scotia, Trenton, Ontario and Esquimalt, British Columbia. There are also two rescue sub-centres operated from coast guard bases in St. John's, Newfoundland and Quebec City.

The main rescue coordination centres are co-manned 24 hours a day by coast guard officers and DND officers, usually air force officers. DND provides the air element, as we call it, of the search and rescue system; this involves in particular the large aircraft used for making a search and for giving what is called overhead cover in the event that helicopters are required, and, of course, it includes the large helicopters that are used for the lifting and rescue of individuals in trouble at sea.

The coast guard provides the marine element of the system; this is a series of lifeboats along the shore at various shore stations as well as a small number of ships, what we call multi-mission ships that are multi-tasked to a number of different programs, which are located a further distance out from the coast and provide search and rescue coverage. The system seems to be effective. Our rate of success in saving lives is one of the highest in the western world. Moreover, through our membership in international organizations and in cooperation with other countries, Canada also has the responsibility for providing SAR coverage almost halfway across both the Atlantic Ocean and the Pacific Ocean. The search and rescue system is supplemented by the Canadian Coast Guard Auxiliary, a network of volunteers across the country, which has over 3,500 members and is still growing. They provide excellent support. Many of the smaller SAR incidents involving small vessels in easy-to-resolve situations are now responded to, especially in the summer months, by the coast guard auxiliary. The search and rescue system relies upon the coast guard radio station systems for its communications. Search and rescue as an integrated operation with DND is, therefore, one of our largest and most active programs.

traduire par une diminution du niveau de service ou de la sécurité de nos activités. Voilà l'un des principaux projets que nous sommes appelés à mener à bien.

La Garde côtière est également chargée de l'exécution du programme de Protection des eaux navigables qui découle de la Loi sur la protection des eaux navigables. Cette loi réglemente le droit des particuliers ou des entreprises à ériger un ouvrage susceptible d'entraver la navigation sans égard à l'emplacement de cet ouvrage. Ainsi, si l'on veut construire un pont ou une jetée, la loi prévoit qu'il faut obtenir au préalable l'approbation de la Garde côtière. L'objectif visé est de protéger le droit de navigation du public.

Je me dois aussi de mentionner notre programme de Recherche et de Sauvetage qui joue un rôle de premier plan dans le domaine de la sécurité maritime et à la gestion duquel participe également le ministère de la Défense nationale. Le ministre de la Défense nationale est évidemment le principal porte-parole sur le sujet à l'autre endroit. Le programme, qui est exécuté dans plusieurs centres de coordination des opérations de sauvetage, est géré à partir des trois endroits suivants: Halifax en Nouvelle-Écosse, Trenton en Ontario et Esquimalt en Colombie-Britannique. Les bases de St. John's à Terre-Neuve et de Québec comptent des sous-centres de coordination des opérations de sauvetage.

Des officiers de la Garde côtière et du MDN, habituellement des pilotes dans le cas des militaires, sont affectés de jour et de nuit dans les principaux centres de coordination des opérations de sauvetage. Le MDN assure les services aériens des opérations au moyen de gros avions à partir desquels se font les recherches et sur lesquels on compte pour fournir la couverture aérienne nécessaire si l'on doit faire appel à des hélicoptères. Je songe évidemment ici aux gros hélicoptères dont on se sert pour venir en aide aux équipages et aux passagers des navires en détresse.

Pour sa part, la Garde côtière fournit le soutien maritime voulu aux opérations de recherche et de sauvetage et équipe à cette fin diverses stations côtières d'embarcations de sauvetage ainsi que d'un petit nombre de navires multitâches. Ces navires sont basés en pleine mer et jouent un rôle actif dans les opérations de recherche et de sauvetage. Ce système semble efficace. En effet, nous sommes parmi les pays du monde occidental à sauver le plus de personnes en péril. En outre, étant membre de différents organismes internationaux, le Canada, en collaboration avec d'autres pays, est chargé d'assurer les opérations de recherche et de sauvetage sur presque la moitié de l'océan Atlantique et de l'océan Pacifique. Le corps auxiliaire de la Garde côtière canadienne, un réseau comptant actuellement plus de 3 500 bénévoles de tout le pays, participe également aux interventions d'urgence. Le rôle de ces bénévoles est inestimable. En particulier durant l'été, la Garde côtière compte surtout sur eux pour intervenir dans les cas peu complexes mettant en cause de petits navires. Les stations radio de la Garde côtière assurent les services de communications lors des opérations de recherche et de sauvetage. Ces opérations menées de concert avec le MDN représentent notre programme le plus important et le plus actif.



Ice-breaking is another one of our major program areas. We provide ice-breaking support largely for commercial shipping in eastern Canada in the wintertime, whether it is around the maritime provinces in the Gulf, the north shore of Quebec, the west coast of Newfoundland, up the Labrador coast, up the St. Lawrence or on the Great Lakes. The main mission there is not so much a safety mission, although we do provide safety services, including search and rescue coverage in the wintertime, as it is one of providing direct support for commercial shipping.

In the winter months, the ice-breakers are fully occupied in that mode. In the summer months, after we put them back together again, they go up to the Arctic and carry out the Arctic resupply mission. They also provide support for scientific research in the Arctic, for environmental testing and so on, as well as a certain degree of physical presence for sovereignty purposes — to show the flag, if you will; and when they return in the fall we send them back into the Gulf and other areas of Eastern Canada for the winter.

There are other responsibilities of the coast guard involved with the regulation side for recreational boating and what we call the SAR prevention side, which is a program we have to provide education, training and safety awareness, particularly among the small boat community, both fishermen and recreational boat owners. We have found that to be an effective use of money within the organization. In an effort to reduce the number of SAR cases, you must educate the individuals involved.

In the search and rescue field there are roughly 7,000 incidents a year in Canada, of which the vast majority, over 90 per cent to 95 per cent, are in the marine mode as opposed to the air mode. A large percentage of those involve small vessels, particularly fishermen and recreational boaters in the summertime. So we are concentrating our efforts on reducing SAR impact by trying to educate people and working closely with them to develop an increased level of safety awareness.

The other main function of the coast guard is to supply vessels and to give essential support to the other programs of the department. There is the conservation and protection associated with fisheries surveillance and enforcement, and there is the support for the science programs of the department, including the operation of the science vessels.

In a nutshell, those are the programs which the coast guard operates across the country. As you can see, a good number of them are specifically aimed at contributing to navigation safety. A number of those are also particularly important in terms of protection of the marine environment as well.

We also have the responsibility for keeping certain waterways navigable, and therefore we do dredging in selected channels. However, that is being reduced, as much of it is being turned over to the major ports. Nevertheless, we still set the standards for commercial shipping channels and monitor them to ensure that they are being used safely. Part of that is done through the traffic management program.

Les opérations de déglacement constituent un autre élément clé de notre programme. Nous assurons le déglacement des voies navigables surtout pour faciliter la circulation des bateaux commerciaux dans l'est du Canada pendant l'hiver, que ce soit dans le Golfe autour des provinces maritimes, sur la côte nord du Québec, sur la côte ouest de Terre-Neuve, le long de la côte du Labrador, le long du Saint-Laurent ou dans les Grands Lacs. Dans ce cas, il ne s'agit pas tant d'assurer la sécurité des opérations maritimes même si nous offrons ces services, y compris des services de recherche et de sauvetage pendant l'hiver, que d'appuyer les activités des entreprises de transport maritime commerciales.

Pendant l'hiver, les brise-glaces sont affectés à temps plein aux opérations de déglacement. Pendant l'été, après que nous les avons rassemblés, ils participent à des missions de ravitaillement dans l'Arctique. Ils jouent aussi un rôle d'appui dans le cadre des recherches scientifiques menées dans l'Arctique, notamment des recherches environnementales, et permettent aussi au Canada de manifester sa présence dans cette région dans le but d'y affirmer sa souveraineté. À leur retour à l'automne, nous renvoyons les brise-glaces dans le Golfe et dans les autres régions de l'Est canadien où ils sont utiles pendant l'hiver.

Parmi les autres responsabilités de la Garde côtière, mentionnons la réglementation de la navigation de plaisance et l'exécution du programme de prévention SAR visant à assurer une formation en matière de sécurité nautique aux propriétaires de petits navires, qu'ils soient pêcheurs ou plaisanciers. Cet investissement nous apparaît rentable. Les efforts que nous déployons pour sensibiliser les gens à la sécurité nautique permettent de réduire le nombre d'opérations de recherche et de sauvetage que nous devons mener.

Une intervention SAR s'impose environ 7 000 fois par année au Canada et les opérations sont à caractère maritime plutôt qu'aérien 90 à 95 p. 100 du temps. Dans une grande proportion des cas, ce sont de petits navires qui sont en détresse, des bateaux de pêcheur ou de plaisance pendant l'été. Nous essayons donc de réduire les opérations SAR en sensibilisant les gens à la sécurité nautique et en assurant une formation dans ce domaine.

La Garde côtière est également chargée de fournir des navires à l'appui des autres programmes du ministère. Ces navires participent aux activités de conservation et de protection des pêches ainsi qu'aux activités scientifiques.

Voilà en quelques mots les programmes qui relèvent de la Garde côtière. Comme vous avez pu le constater, un bon nombre d'entre eux ont pour objectif d'assurer la sécurité de la navigation. Un certain nombre de ces programmes visent aussi à protéger l'environnement marin.

Il incombe donc à la Garde côtière de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'entraves à la navigation sur certaines voies navigables, et c'est pourquoi nous draguons certains chenaux. Les grands ports prennent cependant de plus en plus la relève dans ce domaine. Quoi qu'il en soit, dans le cadre notamment du programme de gestion de la circulation maritime, nous établissons les normes en matière de navigation dans les chenaux commerciaux.

**Senator Bacon:** What kind of training do your people receive when they join the coast guard? Is there a special course they must follow? Is any emphasis put on special security, for example?

**Mr. Turner:** We have a number of training programs. They range from the Coast Guard College in North Sydney to small local training efforts on the technical side. I would divide the training into three or four categories. We do a significant amount of technical training, ranging from the training of electronics technicians and training for the maintenance of equipment to special shipboard equipment courses for our fleet staff.

The Coast Guard College has several key programs. The one for which it was established is the officer cadets program, which is very small right now owing to the fact that the coast guard is getting much smaller. In that program we take high-school graduates and put them through a four-year course, which includes time at sea on the coast guard fleet, and they are trained to the level where they are able to qualify for a watch keeping or engineering certificate from both the coast guard and the ship safety department at Transport Canada. The most recent graduates, through arrangements we have with the University College of Cape Breton and the Province of Nova Scotia, obtain a degree in technology and medical sciences. Those are, essentially, the coast guard fleet officers. That is our major source for those officers.

We also do search and rescue specialized training at the Coast Guard College and at a number of other sites across the country. We run, on both the west coast and the east coast, training schools for what we call "rigid hull inflatable operations training", RHIOT. These are specialized schools that must be operated in the real world of the ocean environment to train staff, who are either on the ships or based in our lifeboat stations, in how to operate safely the small, high-powered, very fast vessels that are used for much of the inshore search and rescue work.

Also at the Coast Guard College we have our marine communications and traffic system training; radio operator training; traffic regulator training, and cross-training, as necessary. Our fleet engineering training is done largely at the college, although there is some technical training done at the field level.

The courses are structured to emphasize safety and security. The courses are focused on a particular requirement internally. We do not provide training courses for Canadians generally, because there are a number of provincial schools that provide such marine-oriented training. They are usually called nautical schools. We do, however, do some international training, usually on a cost recovery basis or funded by an agency such as CIDA, at or through the Coast Guard College.

**Le sénateur Bacon:** Quel type de formation dispense-t-on aux agents de la Garde côtière? Doivent-ils suivre un cours spécial mettant en particulier l'accent sur la sécurité?

**M. Turner:** La Garde côtière offre plusieurs programmes de formation par l'intermédiaire du Collège de la Garde côtière situé à North Sydney ou de petits centres locaux de formation technique. Nous offrons trois ou quatre types de formation. Il y a d'abord la formation technique qui va de la formation des techniciens en électronique et des préposés à l'entretien du matériel à la formation au maniement du matériel embarqué spécialisé.

Le Collège de la Garde côtière offre plusieurs programmes importants. Il a été notamment créé pour assurer la formation des élèves-officiers. Nous formons actuellement très peu d'élèves-officiers étant donné que nous réduisons nos effectifs. Dans le cadre de ce programme, nous offrons une formation de quatre ans à des diplômés de l'école secondaire, formation qui comporte du temps en mer à bord de nos navires. La formation dispensée permet à ces jeunes gens d'obtenir un certificat de surveillance ou un diplôme de mécanicien reconnu par la Garde côtière et le Service de la sécurité des navires de Transports Canada. Grâce aux ententes que nous avons conclues avec le collège universitaire du Cap-Breton et la province de la Nouvelle-Écosse, la formation que nous dispensons est couronnée d'un diplôme en technologie et sciences médicales. Voilà pour ce qui est de la formation des officiers de la flotte de la Garde côtière. Nous recrutons surtout nos officiers parmi les diplômés de ce programme.

Nous dispensons aussi une formation spécialisée dans le domaine de la recherche et du sauvetage au Collège de la Garde côtière ainsi qu'à différents endroits au pays. Tant sur la côte Ouest que sur la côte Est, nous offrons des cours de formation en maniement d'embarcations pneumatiques à coque rigide. Cette formation est dispensée par des écoles spécialisées qui apprennent aux officiers qui sont affectés soit sur des navires, soit dans les stations d'embarcations de sauvetage comment manier de façon sécuritaire les petits navires très puissants et très rapides dont on se sert pour la plupart des opérations de recherche et de sauvetage le long des côtes.

Le Collège de la Garde côtière offre aussi selon les besoins une formation en communication et en gestion de la circulation maritime, une formation d'opérateur radio, une formation en matière de réglementation de la circulation maritime ainsi qu'une formation polyvalente. La formation de mécanicien de la flotte est surtout assurée par le collège bien qu'une certaine formation technique soit dispensée sur le terrain.

Les cours mettent l'accent sur la sécurité et répondent aux besoins internes de la Garde côtière. Nous n'offrons pas de cours de formation destinés au grand public parce que plusieurs écoles provinciales le font déjà. Il s'agit habituellement des écoles navales. Le Collège de la Garde côtière dispense cependant une certaine formation à l'échelle internationale normalement selon la formule du recouvrement des coûts ou dans le cadre d'une entente de financement conclue avec un organisme comme l'ACDI.



**Senator Bacon:** Do the coast guard auxiliary volunteers follow the same courses? I believe that there are 3,500 of them.

**Mr. Turner:** We have a training program which the auxiliary itself operates, which we fund through our program with them. It varies from region to region because the situations differ from region to region. We have just reached an agreement with the auxiliary to expand its level of operation and to expand the amount of funding that we hope to be able to make available in the future for the auxiliary, since it is very cost effective.

The training is provided largely directly through the auxiliary, but we provide, from time to time, either instructors or specialist expertise to the training courses which the auxiliary officers set up for themselves.

**Senator Bacon:** Do they have refresher courses from time to time?

**Mr. Turner:** The auxiliary has its own refresher courses, but they differ very much from region to region. We have not attempted to establish a national standard for the level of training in the auxiliary, because the requirements are so different. For example, there is a coast guard auxiliary on Lake Winnipeg. The training they would need or would be able to obtain is different from the type of training they might receive on the west coast or in Newfoundland. It depends upon the circumstances.

**Senator Spivak:** Is the complement of the coast guard sufficient to meet the needs of Canada, surrounded, as it is, on three sides by water? Have you any information on the insidious rumours about privatization of the coast guard? How might that affect Canada's ability to meet its requirements for safety and protection?

**Mr. Turner:** With regard to your first question, we are of course stretched, as are all government agencies these days.

**Senator Spivak:** How much staff has been cut?

**Mr. Turner:** During the four-year period over which our present plans run, I expect to be reducing by approximately 1,700 people.

**Senator Spivak:** Is that from 5,000?

**Mr. Turner:** Actually from 5,300. We are part way there now. We have some distance yet to go. Much of that is on the fleet side. I can provide more precise figures, but the picture changes slightly from month to month as we refine our plan. With respect to the percentage of reductions, the biggest impact will be felt in the regional offices and in national headquarters here in Ottawa.

To minimize the impact on front-line service operations our strategy has been, first, to reduce to the greatest extent possible the administrative overhead of the department and the overhead at the management levels within headquarters here in Ottawa. For instance, one year ago my staff was roughly 450; it will be somewhere between 266 and 290 within two and a half years. At the regional level, we will make similar reductions, but at a lower

**Le sénateur Bacon:** Les bénévoles du corps auxiliaire de la Garde côtière suivent-ils les mêmes cours? Je crois qu'il y en a 3 500.

**M. Turner:** Le corps auxiliaire exécute son propre programme de formation dont nous assurons le financement. Cette formation varie d'une région à l'autre en fonction des besoins. Puisque le fait de recourir à des bénévoles nous permet de réduire nos coûts, nous venons de conclure avec le corps auxiliaire une entente dans le cadre de laquelle, en contrepartie du financement nécessaire, il accroîtra ses opérations.

Le corps auxiliaire assure donc dans une large mesure la formation de ses membres, mais nous détachons de temps en temps auprès du corps des instructeurs ou des spécialistes.

**Le sénateur Bacon:** Offre-t-on à l'occasion des cours de perfectionnement aux bénévoles?

**M. Turner:** Le corps auxiliaire offre ses propres cours de perfectionnement, lesquels diffèrent d'une région à l'autre. Nous ne cherchons même pas à uniformiser la formation des bénévoles parce que les besoins varient beaucoup d'une région à l'autre. Le corps auxiliaire de la Garde côtière compte des bénévoles au Lac Winnipeg. La formation que ceux-ci reçoivent diffère beaucoup de celle qui est dispensée aux bénévoles de la côte ouest ou de Terre-Neuve. La formation donnée dans chaque cas est fonction des besoins.

**Le sénateur Spivak:** La Garde côtière a-t-elle les ressources voulues pour répondre à nos besoins compte tenu du fait que trois océans bordent le Canada? Que savez-vous des rumeurs insidieuses qui circulent au sujet de la privatisation de la Garde côtière? Quelle incidence la privatisation aurait-elle sur la capacité du Canada à répondre aux besoins en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement?

**M. Turner:** Je dois admettre que comme tous les organismes gouvernementaux nous disposons actuellement de ressources qui suffisent à peine à la tâche.

**Le sénateur Spivak:** Combien d'employés avez-vous perdus?

**M. Turner:** À la fin de la période de quatre ans sur laquelle s'échelonnent nos plans, nous aurons réduit de 1 700 le nombre de nos employés.

**Le sénateur Spivak:** Et vous en comptiez 5 000?

**M. Turner:** Nous en comptons 5 300. La réduction de nos effectifs est actuellement en cours. Il nous reste encore beaucoup à faire, surtout pour ce qui est de la flotte. Je pourrai vous fournir des chiffres plus précis, mais la situation change légèrement d'un mois à l'autre à mesure que nous remanions nos plans. C'est à l'administration nationale à Ottawa ainsi que dans les bureaux régionaux que la réduction d'effectifs se fera surtout sentir.

Pour réduire l'impact de la réduction d'effectifs sur nos opérations de première ligne, le ministère s'est d'abord employé à réduire le plus possible ses frais généraux administratifs et l'administration centrale à Ottawa a fait de même pour ce qui est des frais de gestion. À titre d'exemple, il y a un an, mon personnel comptait environ 450 personnes; il n'en comptera qu'entre 266 et 290 d'ici deux ans et demi. Nous avons fait des réductions

percentage, at approximately 30 per cent. We will also reduce staff in support areas such as yards and shops and areas for maintenance work. The cuts there will work out in the range of 25 per cent to 28 per cent. Finally, we will make reductions on the front end to the extent that we must in order to live within the budgets available. We will try to do that in ways that will have the least impact on safety.

We are, as one example, putting increased emphasis on multi-tasking. Many of our ships are now multi-mission capable. They are capable of doing several different jobs, sometimes at the same time but usually sequentially. We are cross-training more of our people on those vessels to take on several different but related duties in order to get more value for the dollar and more capability from each person who remains in the coast guard fleet.

Whether the numbers are satisfactory or adequate is always a challenge for us. I would be the last to suggest that I could not do more with more people and more money. However, we believe we are providing a reasonable level of safety services with the resources that are currently available to us and through the programs that are put in place to modernize our systems. Those include modernizing aids to navigation in particular. We also try to cross-train and multi-task, and to integrate services such as radio stations and traffic systems wherever possible.

With these efforts, I believe we will be able to maintain the basic safety network without significant compromise. We are stretching the fabric thinner. There is no question about that, but it is still a safe system. Canada has always had the best marine safety system in the world.

Your other question related to the notion of privatizing the coast guard. I would start off by suggesting that the privatization of the coast guard is something of an oxymoron. I am not sure you can have a privatized coast guard, because a coast guard is, by definition, a national or regional government force of some kind. However, there are many opportunities within what we already do to do things more efficiently, at less cost, and still provide the safety services by making better use of the private sector service. I can give you a number of examples.

We have been working for several years, for instance, to improve the oil spill response capability in this country. Those efforts came about as a result of the 1989 task force on oil spill response capability. Through amendments to the Canada Shipping Act, we have established in Canada a system or set of coast guard regulations. Private sector companies can now apply to the coast guard and obtain a certificate when they meet those regulations. They are then designated as a response organization, or RO for short.

The act now provides that every ship above a certain tonnage coming into Canada or sailing Canadian waters is required to have an arrangement in place with a response organization. That arrangement is a form of contract. The contract provides for

semblables au niveau régional, mais ces réductions ne représentent que 30 p. 100 des effectifs. Nous avons aussi réduit le nombre d'employés affectés à des activités de soutien dans les chantiers et les ateliers d'entretien. Dans ce secteur, les effectifs ont été réduits dans une proportion de 25 à 28 p. 100. Enfin, il nous faudra aussi réduire les services de première ligne dans la mesure où il nous sera nécessaire de le faire pour respecter les budgets qui nous sont alloués. Nous effectueront cependant des réductions là où cela aura le moins d'incidence sur la sécurité maritime.

À titre d'exemple, bon nombre de nos navires sont maintenant des navires multitâches pouvant participer à différents types d'opération, parfois simultanément, mais le plus souvent de façon successive. Nous accordons aux officiers affectés à ces navires une formation polyvalente de manière à rentabiliser le plus possible nos opérations et tirer le maximum de la flotte de la Garde côtière.

Le défi, c'est évidemment de faire le travail avec les ressources dont nous disposons. Je ne nierai pas que j'aimerais bien disposer d'un peu plus de ressources financières et humaines. Dans le cadre des programmes de modernisation de nos systèmes, nous estimons cependant offrir des services de sécurité adéquats compte tenu des ressources dont nous disposons. Je songe ici en particulier à la modernisation des aides à la navigation. Grâce à la formation polyvalente, à l'utilisation de navires multitâches et à l'intégration, lorsque c'est possible, des stations radio et des services de la circulation maritime, nous comptons relever ce défi.

Voilà comment je pense que nous pourrions continuer d'assurer la sécurité des services maritimes. Nous demandons beaucoup de nos gens. Cela ne fait aucun doute, mais le système demeure sécuritaire. Le Canada a d'ailleurs toujours eu le meilleur système de sécurité maritime au monde.

Vous m'avez aussi posé une question au sujet de la privatisation éventuelle de la Garde côtière. Permettez-moi d'abord de dire que je considère qu'il s'agit presque d'une contradiction dans les termes. Je ne suis pas sûr qu'on puisse privatiser la Garde côtière parce que, par définition, une garde côtière est un organe gouvernemental national ou régional. Il nous est cependant possible de trouver de nombreuses façons de rentabiliser encore davantage nos services en ayant recours à l'appui du secteur privé sans pour autant compromettre la sécurité. Permettez-moi de vous donner quelques exemples.

Depuis plusieurs années, par exemple, nous nous employons à améliorer notre capacité d'intervention en cas de déversement de pétrole. Ces efforts sont l'aboutissement des recommandations formulées par le groupe de travail chargé d'étudier la question en 1989. En modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, le Canada s'est doté d'un règlement sur la Garde côtière. Nous délivrons maintenant des certificats aux entreprises privées qui satisfont aux exigences prévues dans le cadre de ce règlement. Elles deviennent ainsi des organismes d'intervention accrédités.

La loi énonce actuellement que tout navire de plus d'un certain tonnage entrant en eaux canadiennes ou en sortant doit avoir conclu une entente avec un organisme d'intervention en cas d'urgence. Cette entente prend la forme d'un contrat qui prévoit



everyone to contribute to the overhead cost of providing that capability. It does not pay for the services actually used in a spill. When they are called out, the bill must be paid separately. However, through a private sector approach, this has ensured a significant increase in the amount of oil spill capability available in this country well beyond what we, as a government organization, had the capability to fund.

Another frequent example of contracting out is in the maintenance of our smaller aids to navigation. We occasionally charter ships to do that, for example. We have also examined certain services, such as traffic management, to see whether it would be possible to operate that system through the private sector at less cost. No doubt, we will explore other opportunities as we go along.

As another small example, the department owns and operates certain facilities and charters or leases others from the private sector. For example, the coast guard owns a fleet of helicopters that are operated by Transport Canada.

**The Chairman:** Do not even mention that word.

**Mr. Turner:** Aerial surveillance by fixed-wing aircraft is provided through a mixture. We have a contract with provincial airlines in Newfoundland for the bulk of our aerial surveillance requirements, being pollution surveillance and, more particularly, fishery surveillance. We also own a couple of aircraft directly. We use the methods that are effective at the time.

**Senator Spivak:** Tell me about pollution prevention. Are you making sure that ships dump their ballast outside our waters so that we can avoid the growth of zebra mussels? What kind of pollution prevention are you talking about? Does it go beyond the ships to other kinds of pollution prevention?

**Mr. Turner:** It is largely ship-source pollution that the coast guard is concerned with. The international conventions, through the International Maritime Organization, set a series of standards for prohibitions and allowable discharges. On oil pollution and chemical pollution, in particular, there are quite stringent international standards. Canada adheres to those standards. It is a signatory to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships. That convention is in turn codified in the Canada Shipping Act, and is primarily the responsibility of the Ship Safety Branch of the Department of Transport, which ensures that it is being applied to the ships that are built and operated in this country and those which come into this country.

We become involved in pollution prevention as well, particularly with respect to terminals ashore, especially oil-loading terminals. We also work with the people involved in the response to pollution, should there be a spill. We must work closely with them.

une participation de tous les intervenants aux frais généraux des organismes d'intervention d'urgence. Il ne s'agit pas du coût de l'intervention en cas de déversement. Si on fait appel aux services d'un organisme d'intervention d'urgence, on encourt des frais supplémentaires. Ce partenariat avec le secteur privé a cependant permis d'accroître de beaucoup la capacité d'intervention du Canada en cas de déversement de pétrole. La Garde côtière n'aurait d'ailleurs pas eu les moyens de financer ce niveau d'intervention.

Nous accordons aussi des contrats pour ce qui est de l'entretien des petites aides à navigation. Nous affrétons à l'occasion des navires pour cette mission. Nous nous sommes aussi demandés si le secteur privé ne pouvait pas offrir à moindre coût un service comme celui de la gestion de la circulation maritime. Nous étudierons certainement en cours de route d'autres services qui pourraient se prêter à ce genre d'entente avec le secteur privé.

Je me permets aussi de faire remarquer que le ministère exploite certaines installations et qu'il en loue d'autres du secteur privé. À titre d'exemple, la Garde côtière possède une flotte d'hélicoptères qui sont exploités par Transports Canada.

**Le président:** Ne mentionnez même pas ce mot.

**M. Turner:** La surveillance aérienne par aéronef à voilure fixe est assurée en collaboration avec le secteur privé. Nous avons conclu une entente avec la société aérienne provinciale de Terre-Neuve pour l'ensemble de nos besoins de surveillance aérienne, qu'il s'agisse de surveillance de la pollution ou de surveillance des pêches. Nous possédons aussi deux ou trois avions. Nous optons toujours pour la formule la plus efficace.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais en savoir davantage au sujet de la prévention de la pollution. Vous assurez-vous que les navires déversent leur eau de ballast à l'extérieur de nos eaux pour éviter la multiplication des moules zébrées? À quel type de prévention de la pollution songez-vous? S'agit-il de la prévention d'autres types de pollution que celle qui peut être le fait de navires?

**M. Turner:** La Garde côtière s'intéresse surtout à la prévention de la pollution provenant des navires. Les conventions internationales établies par l'Organisation maritime internationale fixe des normes pour ce qui est des déchargements. Les normes internationales sont assez strictes en particulier en ce qui touche la pollution par le pétrole et la pollution chimique. Le Canada a adopté ces normes. Il est signataire de la Convention internationale pour la prévention de la pollution provenant des navires. Cette convention fait maintenant partie intégrante de la Loi sur la marine marchande du Canada et son application relève principalement de la Direction de la sécurité des navires du ministère des Transports. La direction veille à ce que ces normes soient respectées par les navires qui sont construits et exploités au Canada et par ceux qui viennent au pays.

Nous intervenons également dans le domaine de la prévention de la pollution, en particulier en ce qui touche les stations côtières de chargement du pétrole. En cas de déversement, nous collaborons également avec les organismes d'intervention. Nous nous devons d'ailleurs de collaborer étroitement avec eux.

Ballast water is of particular interest to the Department of Fisheries and Oceans. We are the office of primary interest for ballast water pollution or, to be more precise, pollution by non-indigenous species from ballast water.

**Senator Spivak:** Is your role in this more pronounced than before, your role and the emphasis on it? I will get to safety questions later.

**Mr. Turner:** We have significant problems in this country, in the Great Lakes in particular, through the introduction of foreign species. The vector, as scientists call it, for the introduction of those species appears to have been ballast water from foreign ships, which loaded their ballast in European rivers, being fresh water, and then discharged the ballast here when they loaded cargo up in the Great Lakes. I refer to both the river ruff, a small fish, and the zebra mussel. They are literally uncontrollable pests once they are introduced into the environment.

The somewhat ironic reason that these problems have become more difficult over the last generation is that the Europeans are doing a good job of cleaning up their environment. Their rivers now support small fish and other life forms which they did not support before, so they are more likely to be picked up in ballast.

Other countries are having the same problem. The Canadian Coast Guard is trying to work together with the scientific side of the Department of Fisheries and Oceans, with the U.S. Coast Guard, which already have regulations in place, and with the Ship Safety Branch of Transport Canada to develop regulations eventually under the Canada Shipping Act. We have amendments to the Canada Shipping Act before the other house right now to get the necessary authority to define certain kinds of ballast and species as pollution. The act does not presently do that; it focuses on oil and chemicals.

We already have guidelines in place in Canada to provide for the exchange of ballast water at sea; they ensure that ballast containing freshwater species is usually discharged in salt water and salt water is picked up in its place. That is usually effective in killing off most small species.

**Senator Spivak:** I wanted to ask you about the safety of recreational vehicles. Your responsibility is mostly on the coast. You mentioned that you have minor responsibilities, for example, on Lake Winnipeg. What is your view on how your role there might be enhanced? My own perception — I vacation on a small lake, not as big as Lake Winnipeg — is that there is not a large amount of enforcement, particularly with respect to drugs and alcohol, and we heard the other day what a safety hazard drug abuse and alcohol abuse can be.

What are your thoughts on this? What do you think the capability of the coast guard is in this respect? What would you recommend to the committee?

La question de l'eau de ballast intéresse particulièrement le ministère des Pêches et des Océans. Nous sommes les premiers responsables de la prévention de la pollution par l'eau de ballast ou, plus précisément, de la pollution provenant d'espèces allochènes pouvant se trouver dans l'eau de ballast.

**Le sénateur Spivak:** Intervenez-vous davantage dans ce domaine qu'auparavant? Je reviendrai plus tard à la question de la sécurité.

**M. Turner:** L'introduction dans nos eaux d'espèces allochènes, en particulier dans les Grands Lacs, cause d'importants problèmes. Il semblerait qu'il faut attribuer l'introduction de ces espèces dans nos eaux à l'eau de ballast provenant de navires étrangers. L'eau de ballast de ces navires est de l'eau douce qu'ils déversent dans les Grands Lacs après avoir pris leur cargaison. Les scientifiques parlent d'un vecteur. Je songe ici à un petit poisson qu'on appelle grémille et aux moules zébrées dont on ne peut plus se débarrasser une fois qu'elles se sont répandues dans l'environnement.

Il est ironique de penser que l'aggravation de ce problème ces dernières années est due au fait que les Européens sont parvenus à nettoyer bon nombre de leurs cours d'eau. Leurs rivières abondent maintenant en petits poissons et autres formes de vie.

D'autres pays font face au même problème. La Garde côtière canadienne collabore avec les scientifiques du ministère des Pêches et des Océans ainsi qu'avec la Garde côtière américaine — qui applique déjà ses propres règlements —, ainsi qu'avec la Direction de la sécurité des navires de Transports Canada à l'élaboration de règlements qui seront éventuellement pris en vertu de la Loi sur la marine marchande au Canada. L'autre endroit est actuellement saisi de modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada qui visent à préciser le type de ballast et d'espèces considérés comme des sources de pollution. Pour l'instant, la loi traite surtout de la pollution par le pétrole et par les produits chimiques.

Les lignes directrices pertinentes actuellement en vigueur au Canada prévoient le déchargement de l'eau de ballast contenant des espèces d'eau douce dans de l'eau salée et son remplacement par de l'eau salée. Cette mesure permet habituellement de tuer la plupart des petites espèces.

**Le sénateur Spivak:** Je voulais vous poser une question au sujet de la sécurité des bateaux de plaisance. Vous êtes surtout chargé de la surveillance des côtes. Vous avez cependant mentionné le fait que vous patrouillez aussi le lac Winnipeg. Qu'est-ce qui vous permettrait, à votre avis, de jouer un rôle accru dans le domaine? Moi, je prends des vacances au bord d'un petit lac qui n'est pas aussi gros que le lac Winnipeg, et j'ai l'impression qu'on n'applique pas de façon rigoureuse les règlements interdisant la consommation de drogues et d'alcool. L'autre jour, on nous a bien exposé les risques que cela posait.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez? Que peut faire à votre avis la Garde côtière dans ce domaine? Que recommanderiez-vous au comité?



**Mr. Turner:** I am pleased that you raise that issue, because it is at the top of our agenda as well. The coast guard has, in the last couple of years, put considerably more focus on recreational boating safety. From a bureaucratic point of view, I have created an office of boating safety within the coast guard which acts as a focal point for boating safety matters. That has been mirrored in each of our regions. Our prevention program, which I spoke of earlier in the context of search and rescue, is being refocused and strengthened for recreational boating and inland waters. We have had several major initiatives under way over the last two years, with widespread consultation, to meet and work with all the recreational boaters and the recreational boating industry in this country. It is a massive industry. It generates approximately \$3 billion in business.

When I say we provide minor services inland, I mean minor in terms of our physical presence there. We are responsible for the regulation of recreational boats, their design, construction, carriage of safety equipment and their operation across the country.

**Senator Spivak:** You could eliminate the noise from Sea-Doos.

**Mr. Turner:** Not necessarily. However, we can work with manufacturers, and, in fact, we do.

I would be pleased to send the committee copies of a report we have just received with the results of our working group on boating safety. Through the Office of Boating Safety, we established a working group that sought to bring to the table all of the various interests regarding these personal water-craft: the cottage owners, the operators themselves, the manufacturers — we have in Canada one of the largest manufacturers in the world, Bombardier — and the regulatory authorities at provincial and municipal levels. We have tried to work through that issue, identify the problems and come up with some solutions to improve the situation.

At the top of the list is the need for improved training. We have been repeatedly told that some minimum standard of operator training should be an objective of the coast guard. Second is the question of improved enforcement, and that applies to all vessels.

Let me digress from personal water-craft to the wider subject of personal boating safety in general. Last year we launched a consultation process in Ontario, because that is where the largest number of pleasure craft are located. Working with the province of Ontario and various recreational boating groups in Ontario, we held a series of workshops and meetings across the province aimed at trying to identify the issues, problems and possible solutions. We expanded that this year, with Minister Mifflin's agreement, to include the entire country. We have held approximately 65 meetings across Canada. We have operated a 1-800 number for people to give their input. We have had various bulletins and newsletters. The entire initiative has been designed to try to identify the major issues and concerns and the ways of approaching them.

**M. Turner:** Je suis heureux que vous souleviez la question puisqu'il s'agit aussi pour nous d'une question prioritaire. Au cours des dernières années, la Garde côtière a mis davantage l'accent sur la sécurité de la navigation de plaisance. Cette question relève tout particulièrement du Bureau de la sécurité des bateaux que j'ai créé au sein de la Garde côtière. Chacune des régions compte maintenant un bureau semblable. Nous orientons et renforçons actuellement les programmes de prévention dont je vous ai parlé dans le contexte des opérations de recherche et de sauvetage pour les adapter aux besoins dans les eaux intérieures. Au cours des deux dernières années, nous avons mené des consultations étendues sur cette question auprès des plaisanciers ainsi qu'auprès de tout le secteur de la navigation de plaisance. Il s'agit d'une industrie importante qui génère environ 3 milliards de dollars de revenus.

Quand je dis que nos services dans les eaux intérieures ne sont pas très étendus, j'entends par là que nos bateaux ne sont pas très nombreux. Nous sommes cependant chargés de réglementer la construction et l'utilisation des bateaux de plaisance ainsi que l'équipement de sécurité dont ils doivent être équipés.

**Le sénateur Spivak:** Pourriez-vous empêcher les motos marines de faire autant de bruit?

**M. Turner:** J'en doute. Nous pouvons cependant attirer l'attention des fabricants sur ce problème, et nous le faisons.

Je me ferai un plaisir de faire parvenir au comité le rapport que vient de nous soumettre le groupe de travail sur la sécurité nautique. Par l'intermédiaire du Bureau de la sécurité des navires, nous avons constitué un groupe de travail qui a examiné les problèmes que posent les embarcations pour une personne: les propriétaires de chalets, les utilisateurs eux-mêmes, les fabricants — Bombardier, une entreprise canadienne, est l'un des principaux fabricants de motos marines au monde — ainsi que les organismes de réglementation à l'échelle provinciale et municipale. Nous avons essayé de proposer des solutions aux problèmes.

Parmi ces solutions, nous accordons la priorité à l'amélioration de la formation. On nous a à maintes reprises répété que la Garde côtière devait établir des normes minimales pour ce qui est de la formation des utilisateurs. Les règlements pourraient aussi être appliqués plus rigoureusement dans tous les cas.

Permettez-moi maintenant de m'écarter quelque peu de ce sujet pour vous parler de façon générale de la sécurité des embarcations pour une personne. L'an dernier, nous avons mené des consultations en Ontario, puisque c'est dans cette province qu'on compte le plus grand nombre d'embarcations de plaisance. En collaboration avec la province et divers groupes de plaisanciers, nous avons tenu des ateliers et des réunions dans toute la province afin de discuter des problèmes et d'y proposer des solutions possibles. Cette année, avec l'accord du ministre Mifflin, nous avons étendu ces consultations à l'ensemble du pays. Nous avons tenu environ 65 réunions de consultation. Nous avons même prévu un numéro 1-800 pour permettre aux gens de nous faire part de leur point de vue. Nous avons aussi publié divers bulletins et lettres de nouvelles. Nous cherchions ainsi à faire ressortir les principaux problèmes et à y trouver des solutions.

From what we have learned through the consultation process, and based on our own expertise in this matter, we know that boating safety is a significant issue in this country. Over 200 people per year are killed in what is supposed to be a recreational activity. In fact, this area of marine activity has the highest rate of death per capita of any marine activity in this country.

Operator proficiency is something that people are telling us is very important and that we should be pushing toward some kind of minimum proficiency standard. Boat licensing — that is, the licensing of the boat itself — is another area where there is a clear message from all concerned that we need to modernize the existing boating system. There is generalized support for that, provided we can do it in a way that is not too intrusive. Where the difficulty comes is that we are under direction from the government of the day and the Treasury Board to begin to introduce fees for some of the services we provide. Boat licensing fees rub people the wrong way immediately. We therefore have the challenge of figuring out how to introduce a system that will improve, automate, and computerize the present hydraulic system to provide for improved safety on our waters, without aggravating or turning off large numbers of Canadians by charging a small fee.

**Senator Spivak:** Is this entirely a federal responsibility because of the navigable waterways? The federal government is in charge of this?

**Mr. Turner:** Yes.

**Senator Spivak:** In your licensing and operating capability, are you looking at age? It seems to me that part of the problem is that children are running huge horsepower boats without necessarily knowing what they are doing.

**Mr. Turner:** Yes.

**Senator Spivak:** The second point I would make is that Sea-Doos can also be a menace, because they are often run by people who want to go around canoes and tip them over. There was a serious accident in Ontario. Another matter is the capacity of the waterways. Do you anticipate, for example, putting a limit on the number of boats that can operate in a designated area — say 10,000 boats on Lake Winnipeg?

In British Columbia, where they have outlawed Sea-Doos, there is a court case challenging the law, and that case will go to the Supreme Court because of the obvious commercial interest in it. Capacity is of major importance, and so is the age of the people operating the boats. Could you tell me what you are doing about those matters?

**Mr. Turner:** If we were to follow the recommendations we have had from our consultations across the country, and which we are now putting to our national council, we would, in fact, implement certain age restrictions. Below age 12, one would be quite limited in what one could operate. From 12 to 16 one could still operate some power boats, but not with large horsepower. Above age 16, one could operate a boat of larger horse power.

Il ressort de ces consultations, ainsi que de notre propre étude de la question, que les Canadiens s'intéressent beaucoup à la sécurité nautique. Plus de 200 personnes par année meurent en s'adonnant à une activité dite récréative. C'est en fait dans ce domaine d'activité maritime qu'on compte le plus grand nombre d'accidents mortels par habitant dans chaque région du pays.

On a insisté sur le fait que la Garde côtière devait fixer des normes de compétence minimale pour les utilisateurs d'embarcations de plaisance. Tous les intervenants ont aussi insisté sur la nécessité de moderniser le système d'enregistrement des navires. On recommande cependant l'adoption d'un système qui ne soit pas trop intrusif. Le problème, c'est que le gouvernement et le Conseil du Trésor demandent que nous commençons à recouvrer nos frais. Les gens ne sont pas très favorables à un droit d'enregistrement des bateaux de plaisance. Il nous faut donc trouver un système qui nous permettra d'améliorer, d'automatiser et d'informatiser le système hydraulique actuel afin d'accroître la sécurité dans nos eaux sans indisposer inutilement un grand nombre de Canadiens à qui nous devons bien demander de verser des droits minimes.

**Le sénateur Spivak:** Étant donné qu'il s'agit de voies navigables, est-ce un domaine de compétence fédérale exclusive? Ce secteur d'activité relève-t-il du gouvernement fédéral?

**M. Turner:** Oui.

**Le sénateur Spivak:** Allez-vous fixer un âge minimal pour l'obtention d'un permis de navigation de plaisance? Le problème qui se pose est en partie attribuable au fait que des enfants sont aux commandes de bateaux puissants quand ils n'en savent pas très long sur la sécurité nautique.

**M. Turner:** En effet.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais aussi signaler le fait que les motos marines sont aussi dangereuses parce que ceux qui les pilotent veulent parfois se faufiler entre les canots pour les faire chavirer. Un accident grave de ce genre s'est produit en Ontario. Il y a aussi la question de la capacité des voies navigables. Comptez-vous limiter le nombre de bateaux qui seront permis sur différentes voies navigables? À titre d'exemple, le nombre de bateaux sur le lac Winnipeg pourrait être fixé à 10 000.

La Colombie-Britannique a interdit l'utilisation des motos marines. L'affaire a déjà été portée devant les tribunaux et elle aboutira certainement devant la Cour suprême en raison de l'importance des intérêts commerciaux en jeu. J'attache beaucoup d'importance à la capacité des voies navigables ainsi qu'à l'âge des utilisateurs de ces embarcations. Que comptez-vous faire à ce sujet?

**M. Turner:** Si nous donnions suite aux recommandations qui nous ont été faites dans le cadre des consultations que nous avons menées à l'échelle du pays, et dont nous avons maintenant saisi notre conseil national, nous imposerions effectivement un âge minimum. Un enfant de moins de 12 ans ne serait autorisé à utiliser que quelques embarcations. Les enfants de 12 à 16 ans pourraient utiliser les embarcations motorisées pourvu qu'elles ne



Again, this would occur with minimum training standards in place.

With respect to limiting the number of vessels, capacity was the term used. With respect to capacity, we already regulate the capacity of a single vessel by virtue of construction standards. However, as to limiting the number of vessels in a given area, I believe the capacity of a particular waterway would be a difficult thing to regulate or even measure.

**Senator Spivak:** Not doing so is bound to cause accidents.

**Mr. Turner:** Often, though, strictly speaking, it is the manner in which the vessels are being operated in close proximity that causes the problem.

**Senator Spivak:** I assume that there might be a threshold level or a floor. For example, if the waterway is a small lake, that is one thing; however, if it is a waterway like Lake of the Woods, that is a different thing. It would be difficult to regulate capacity on Lake of the Woods, which goes into the United States.

**Mr. Turner:** The regulatory aspect of trying to limit capacity of a waterway or lake is quite difficult; however, there is an instrument by which some of this can be accomplished. Boating on various waterways is managed controlled through the boating restrictions under the Canada Shipping Act, for which we are responsible. Again, this is solely a federal activity, but we have worked out a system with the provincial governments whereby, if a local municipality, for example, or a cottage owners' association makes application to the province and can satisfy the province that it has done the necessary consultation and background homework, the province will then pass on to us a recommendation about what kind of restrictions to put in place on the particular bodies of water.

There are roughly nine different kinds of restrictions. They range all the way from allowing no boats at all, through allowing no power boats to allowing only certain classes of vessels, and restricting it to certain speeds and to so many metres from the shoreline, and so on. That can be done directly through cooperation with the provincial agencies with which we work, and we implement it through the boating restrictions regulations.

Technically, if a regulation to ban personal watercraft, passed by a local municipality in B.C., were to be challenged in court, I would expect it to be found *ultra vires*. Constitutionally, only the federal government can regulate navigation, and the instrument we use to do that is the boating restrictions regulations. If that same organization were to come to us, we would be able to use the boating restrictions regulations in some cases to address some of those problems.

**Senator Adams:** My question concerns the rescue aspect up north, where we sometimes have accidents on the sea. Is the military equipped to deal with these situations? Sometimes we use local airlines, but often the military is asked to come to the aid of people who have gone out hunting seals and need help. For

soient pas munies de moteurs trop puissants. À partir de 16 ans, on pourrait utiliser un bateau puissant. Il faudrait évidemment fixer aussi des normes pour ce qui est de la formation minimale.

Pour ce qui est de la suggestion qui a été faite de limiter le nombre de bateaux à la capacité des voies navigables, nous réglementons déjà la capacité d'un bateau en fixant les normes de construction. Quant à limiter le nombre de navires dans une région donnée, je crois que ce serait difficile.

**Le sénateur Spivak:** Mais si on ne le fait pas, les accidents vont inévitablement survenir.

**M. Turner:** Le problème qui se pose, cependant, c'est la façon dont on manie un bateau lorsqu'il y a d'autres bateaux à proximité.

**Le sénateur Spivak:** On pourrait fixer un niveau minimal ou un plancher. Dans le cas d'un petit lac, par exemple, la limite serait moins élevée que dans le cas d'une voie navigable aussi importante que le lac des Bois. Je comprends qu'il serait difficile de réglementer le nombre de bateaux sur le lac des Bois qui s'étend aussi aux États-Unis.

**M. Turner:** Il serait assez difficile de réglementer la capacité d'une voie navigable ou d'un lac. On pourrait peut-être atteindre en partie cet objectif en s'y prenant d'une autre façon. La navigation sur les diverses voies navigables est régie par la Loi sur la marine marchande du Canada dont l'application relève de la Garde côtière. Il s'agit ici aussi d'un domaine de compétence fédérale exclusive, mais nous avons conclu une entente avec les gouvernements provinciaux aux termes de laquelle une municipalité ou une association de propriétaires de chalet qui soumettrait, après les consultations voulues, une demande bien étayée pour qu'on limite le nombre d'embarcations sur une voie navigable donnée verrait sa demande bien accueillie par la Garde côtière.

En gros, il existe neuf types de restrictions qui peuvent être imposées. À titre d'exemple, on peut interdire totalement les embarcations, interdire les embarcations motorisées, permettre certains types d'embarcation seulement, limiter la vitesse de ces embarcations ou leur interdire de s'approcher à plus d'un certain nombre de mètres de la rive. Ces restrictions peuvent être appliquées en collaboration avec les organismes provinciaux avec lesquels nous entretenons des liens en vue de faire appliquer la réglementation sur la navigation.

Si une municipalité de la Colombie-Britannique prenait un règlement interdisant les embarcations pour une personne, je m'attendrais à ce qu'un juge le déclare inconstitutionnel. En vertu de la constitution, seul le gouvernement fédéral peut réglementer la navigation, ce qu'il fait par l'intermédiaire du Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux. Si la municipalité s'adressait à nous, nous pourrions, dans certaines circonstances, nous reporter à ce règlement.

**Le sénateur Adams:** Ma question porte sur les opérations de sauvetage dans le Nord où se produisent parfois des accidents en mer. L'Armée possède-t-elle l'équipement voulu pour intervenir dans ce genre de situation? On a parfois recours aux sociétés aériennes locales, mais on demande souvent à l'Armée de venir en

instance, the ice can break away, leaving you stranded and in need of help. When you start searching the sea ice, it is hard to find people in the snow.

Does the military have equipment, such as tents and other things that can be used for rescuing people out on the land or on the sea ice?

**Mr. Turner:** Yes. The search and rescue forces, both our partners in the air side of DND and our own forces in the coast guard, have specialized kits that can be dropped from the air, for example.

Sometimes, particularly in the case of marine accidents, they drop life rafts or pumps, but there are also other kinds of equipment that can be dropped from an aircraft to a party lost on the ice, for example, to provide protection and shelter until the rescue helicopter or other forces can arrive on the site. In the Arctic in particular, this is a tremendous challenge because of the enormous distances involved. Each year we find that the coast guard icebreakers and our helicopters operating from those icebreakers are involved in a number of search and rescue incidents involving aboriginal hunters who are having exactly that kind of problem: either they end up on an ice floe and are unable to get back to land, or they become stranded because of a severe storm, and so on. It is quite a challenge because of the enormous distances involved, but there is some specialized equipment available.

**Senator Adams:** Sometimes the military is not used. If a person is not too far out on the land or on the ice, sometimes civilian aircraft are used. Who is responsible for funding that? The local airlines are paid for looking for people who are lost on the land or not too far out on the ice, but who pays them? Is that funded by the territorial government or the federal government?

**Mr. Turner:** When the aircraft is tasked directly by the rescue centre in a search and rescue case, it can be done in two ways. First, if an aircraft is in the area and in flight, in the same way in which you task a ship in that situation, it is obligated to respond. If the rescue centre says, "There is a situation in such and such an area; we know that you are 20 miles away; we need you to go to that area to determine whether or not there are people down on the ground in that area," then the aircraft is required to respond. The other situation that is quite common would be where the rescue centre needs to task a private or commercial aircraft on the ground to carry out the search phase or to air-drop some equipment, or whatever. In those cases, they directly charter the aircraft and the bill is picked up through the rescue centre by the search and rescue budgets of the department.

**Senator Adams:** It is the same thing for rangers? We have mostly volunteers for situations where the coast guard does not have equipment, especially boats, snowmobiles, and so on. People from the community go out looking for people who are lost. Are the costs for things such as gasoline borne by the community or does the government, through the coast guard, pay for those types of things? Sometimes people go out searching on the land and are gone for two or three days. What about their wages? How would that system work?

aide à des chasseurs de phoque en détresse. À titre d'exemple, la glace peut se rompre et quelqu'un peut se retrouver coincé. Il est difficile de repérer les gens sur la glace de mer en raison de la neige.

L'Armée possède-t-elle l'équipement voulu comme des tentes pour venir en aide aux gens qui se trouvent sur la terre ferme ainsi que sur la glace de mer?

**M. Turner:** Oui. Tant le MDN que la Garde côtière possèdent des troussees spécialisées pouvant être larguées du haut des airs dans le cadre des opérations de recherche et de sauvetage.

Lorsqu'il s'agit d'accidents maritimes, on peut larguer des embarcations de sauvetage ou des pompes. Nous avons aussi d'autres types de matériel qu'on peut larguer du haut des airs et dont un chasseur en difficulté sur la glace peut se servir pour s'abriter et se protéger en attendant l'arrivée de l'hélicoptère de sauvetage ou d'autres secours. Le défi est évidemment de taille dans l'Arctique en raison de l'énormité des distances. Chaque année, les brise-glaces de la Garde côtière et les hélicoptères qu'ils transportent participent à un certain nombre d'opérations de recherche et de sauvetage dont l'objet est de venir en aide à des chasseurs autochtones se trouvant dans la situation exacte que vous avez décrite: soit ils se retrouvent sur la banquise et ils ne peuvent retourner sur la terre ferme, soit ils se sont perdus lors d'une tempête. Les énormes distances en jeu compliquent les choses, mais nous disposons bien du matériel voulu.

**Le sénateur Adams:** On ne fait pas toujours appel à l'Armée. Quand une personne n'est pas trop loin sur la terre ferme ou sur la glace, on utilise un avion civil. Qui paie la note? Qui paie les sociétés aériennes locales qui participent aux recherches pour retrouver les chasseurs? Est-ce le gouvernement territorial ou le gouvernement fédéral?

**M. Turner:** Si le centre de sauvetage est celui qui lance l'appel, on peut s'y prendre de deux façons. Premièrement, si l'avion effectue un vol dans la région, il est tenu de participer aux opérations de recherche tout comme un navire le serait s'il s'agissait d'un accident maritime. Si le centre de sauvetage demande à un avion d'intervenir parce qu'il se trouve à 20 milles de l'endroit où l'on cherche des gens, l'avion est tenu de participer aux recherches. Il arrive aussi fréquemment que le centre de sauvetage affrète un avion privé ou commercial pour participer aux recherches ou pour larguer du matériel. Dans ce cas, on affrète directement l'avion et la dépense émerge au budget des Services de recherche et de sauvetage du ministère.

**Le sénateur Adams:** La même chose vaut-elle pour les rangers? On fait appel à des bénévoles lorsque la Garde côtière n'a pas l'équipement voulu, en particulier pour trouver des navires et des motoneiges. Les gens de l'endroit participent souvent aux recherches. Le gouvernement leur rembourse-t-il le coût de leur essence par l'intermédiaire de la Garde côtière? Il arrive parfois que des gens participent aux recherches pendant deux ou trois jours. Les indemnise-t-on pour le salaire perdu? Qu'en est-il?



**Mr. Turner:** I can only answer part of that question. You might want to put that question to DND with respect to how they fund the activities of the rangers. For the coast guard auxiliary, where an auxiliary has been established, in most cases they provide their own boats, but we provide funding for their operations. When they do go out on the land, or on a search with their boat, we provide the cost of fuel and the cost of insurance coverage as well. We do not cover salaries if they are away from work, but we cover their operating costs and provide insurance coverage and some training as well.

**Senator Adams:** How will the gun laws affect this situation? The rangers have military guns. Who will be responsible to register them? Will it be up to the person who has the guns, or is the military going to pay to register those guns?

**The Chairman:** That is an interesting question. We might have someone from the department come to talk to us about security and safety in the area of restricted and other guns.

**Senator Adams:** I asked one of the rangers how many boxes of shells he was issued per year. He said he got 10 boxes per year. He used some for Caribou hunting and could sell the rest.

**The Chairman:** What are the major safety factors that concern you in your sphere of activity? What do you feel you must be concerned about constantly? What are your greatest fears?

**Mr. Turner:** As I mentioned earlier, the largest loss of life now is in small-boat activities, both recreational boating and fishing. We are trying to put the emphasis on those areas.

The other things that trouble us, and to which we need to pay attention, are things such as the adequacy of our training and our equipment, to make sure that we have the equipment positioned in the right places and that the training is adequate for the challenges we will face.

**The Chairman:** Do you feel there is something lacking in this area?

**Mr. Turner:** Not so much lacking as that there is a continuing need always to be on top of the situation, to ensure that the staff have the latest training and the right equipment. As budgets become tighter, that becomes more of a challenge.

One area which gives us some shivers at night is the cruise ship trade, which has mushroomed, on the west coast in particular, but even off the east coast and up the St. Lawrence River. The volume of cruise ship business and the size of those ships with the number of people on them can be a significant challenge if we ever have a major SAR incident. We had one in the Arctic this summer involving a small cruise ship. We were very fortunate. There was serious grounding and a lot of damage to the ship, but there were no casualties and no injuries. It could have been much different, of

**M. Turner:** Je ne peux répondre qu'en partie à cette question. Vous pourriez peut-être demander aux représentants du MDN comment le ministère finance les activités des rangers. Les bénévoles du corps auxiliaire de la Garde côtière, là où il s'en trouve, participent aux recherches avec leur propre bateau, mais c'est alors la Garde côtière qui rembourse leurs dépenses. Lorsque les recherches sont menées sur terre ou sur une voie navigable, nous leur remboursons le coût de l'essence utilisée ainsi que leurs dépenses d'assurance. Nous ne leur remboursons cependant pas leur salaire s'ils s'absentent du travail, mais comme je le disais, nous leur remboursons leurs frais d'exploitation, d'assurance ainsi que de formation.

**Le sénateur Adams:** Quelle incidence la réglementation des armes à feu aura-t-elle sur les cas de ce genre? Les rangers ont des armes militaires. Qui sera chargé de veiller à ce qu'elles soient enregistrées? Cela appartiendra-t-il aux propriétaires des armes? L'Armée va-t-elle payer le droit d'enregistrement?

**Le président:** C'est une question intéressante. Nous pourrions peut-être demander au ministère de nous envoyer quelqu'un avec qui nous pourrions discuter des questions de sécurité liées à l'utilisation des armes à autorisation restreinte et des autres types d'armes.

**Le sénateur Adams:** J'ai demandé à un ranger combien de boîtes de cartouches on lui accordait chaque année? Il m'a répondu dix. Il en utilise une partie pour la chasse au caribou, et il vend le reste.

**Le président:** Dans votre domaine d'activité, quelles sont les questions de sécurité qui vous préoccupent le plus? De quoi devez-vous vous préoccuper constamment? Sur quoi portent vos plus grandes craintes?

**M. Turner:** Comme je l'ai dit plus tôt, ce sont les accidents mettant en cause des petits bateaux de plaisance ou de petits bateaux de pêche qui causent le plus grand nombre de morts. Nous essayons de trouver un moyen de régler ce problème.

Nous devons aussi veiller à disposer de l'équipement voulu au bon endroit et à dispenser à nos employés la formation leur permettant de bien remplir leur tâche.

**Le président:** À votre avis, existe-t-il des lacunes à cet égard?

**M. Turner:** Je ne parlerais pas vraiment de lacunes, mais nous devons tout de même nous assurer que nous sommes en mesure de faire face à toutes les situations. C'est évidemment de plus en plus difficile à mesure que nos budgets diminuent.

Il nous arrive de mal dormir la nuit en songeant à la popularité soudaine des croisières, en particulier sur la côte Ouest, mais aussi sur la côte Est et le long du Saint-Laurent. Étant donné la taille de ces navires et le nombre de leurs passagers, on s'imagine les difficultés que poseraient les opérations de recherche et de sauvetage s'ils faisaient naufrage. Un petit navire de croisière s'est trouvé en difficulté l'été dernier dans l'Arctique. Nous avons eu beaucoup de chance. En s'échouant, le navire a subi d'importantes avaries, mais personne n'a été blessé, ni tué. Cela aurait

course, had it been some other kind of accident. The cruise ship industry is one area of concern in terms of our search and rescue system.

**The Chairman:** Does the uniqueness of the Arctic environment itself give you cause for worry? Are you at a level of capability today that you would like to see improved by the year 2010? If so, in what way? You just touched upon a northern incident involving a cruise ship, but given the uniqueness of that environment, are there other concerns?

**Mr. Turner:** There are. For example, they would concern the state of hydrographic charting in the Arctic. We are working with our colleagues in the Canadian Hydrographic Service to see if we cannot speed up the rate of charting work in areas such as that. Large areas of the Canadian Arctic are still poorly charted and need a lot of work. That is also true of certain areas of Newfoundland and Labrador, where the state of charting is still quite poor.

Our presence in the Arctic, however, is being reduced because of the necessity of cutting back the number of units in our fleet and living within the available budget. We have fewer ships up there to respond if there is a problem in the Arctic.

**The Chairman:** In terms of oil spills and those types of horrendous accidents, are we falling short in levels of preparedness?

**Mr. Turner:** We have made significant improvements in that area over the last few years.

**The Chairman:** Has technology made it easier and cheaper?

**Mr. Turner:** Technology has improved the rate of recovery from an oil spill on water, but it has not helped much in terms of recovery once the oil comes ashore. Once you get oil on a beach, it is a messy, dirty problem. Little has changed over the last quarter of a century.

We have done quite a bit to improve the state of oil spill preparedness and response capability in this country, but there is no doubt that we can still make improvements. One of our concerns in the coast guard is the need to retain sufficient capability within our fleet to be able to help with offshore spill recovery if there is an accident of that kind. The response organizations which we have established focus their attention and their capability on oil spill recovery in the sheltered, near-shore waters and on the beach. They do not have significant off-shore capability, and the coast guard will have to continue providing that.

**The Chairman:** North of 60, there is the question of northern protocols for commercial operation in the north. With regard to flying foreign flags, are we satisfied that the present systems are up to date for ensuring their adequacy to travel in that part of the world?

**Mr. Turner:** Yes. In an external sense, the systems we provide, such as navigational systems, are still fairly minimal in the Arctic. That is why I mentioned the need for better charting. As for traffic

évidemment pu être bien plus grave. Nous nous inquiétons donc des difficultés que présentent les opérations de recherche et de sauvetage dans le cas des paquebots de croisière.

**Le président:** L'environnement arctique est-il en lui-même une source de préoccupation? Aimerez-vous que votre capacité d'intervention dans l'Arctique s'améliore d'ici l'an 2010? Si oui, de quelle façon? Vous venez de mentionner le cas d'un navire de croisière qui s'est échoué dans le Nord, mais étant donné le caractère tout à fait particulier de cet environnement, avez-vous d'autres sources de préoccupation?

**M. Turner:** Oui. Nous nous préoccupons notamment de l'état des cartes hydrographiques dans l'Arctique. Nous cherchons avec nos collègues du Service hydrographique du Canada à accélérer les travaux de cartographie dans cette région. D'importantes parties de l'Arctique canadien continuent d'être mal cartographiées, et il reste encore beaucoup à faire dans cette région du pays. La même chose vaut pour certaines parties de Terre-Neuve et du Labrador.

Nous réduisons cependant notre présence dans l'Arctique, ce qui découle du fait que nous réduisons notre flotte pour des raisons financières. Nous aurons dans l'avenir moins de navires pour intervenir dans l'Arctique.

**Le président:** Qu'en est-il de notre capacité de gestion des interventions en cas de déversement de pétrole ou d'accident de ce genre?

**M. Turner:** Nous avons fait d'importants progrès dans ce domaine au cours des dernières années.

**Le président:** La technologie rend-elle ces interventions plus faciles et moins coûteuses?

**M. Turner:** La technologie permet de récupérer une proportion plus importante du pétrole déversé en mer, mais on n'est pas beaucoup plus avancé pour ce qui est de la récupération du pétrole une fois que celui-ci atteint la rive. Quand le pétrole parvient sur la grève, on a beaucoup de mal à s'en débarrasser. Les choses ne se sont pas beaucoup améliorées à cet égard depuis 25 ans.

Nous avons beaucoup fait pour améliorer la capacité de gestion des interventions en cas de déversement de pétrole, mais il ne fait aucun doute qu'on pourrait faire davantage. La Garde côtière veut conserver une flotte suffisante pour lui permettre d'intervenir en cas de déversement de pétrole au large des côtes. Les organismes d'intervention que nous avons créés sont surtout en mesure de récupérer le pétrole déversé dans des zones protégées situées près des côtes ou le pétrole qui parvient à la grève. Elles ne sont pas vraiment en mesure d'intervenir au large des côtes. C'est un rôle qui continuera d'appartenir à la Garde côtière.

**Le président:** Des protocoles s'appliquent en ce qui touche le transport commercial au nord du 60<sup>e</sup>. Sommes-nous sûrs que les navires battant pavillon étranger répondent aux normes en matière de navigation dans cette partie du monde?

**M. Turner:** Oui. En un certain sens, les systèmes de navigation qui existent dans le Nord sont assez rudimentaires. Voilà pourquoi j'ai dit qu'il y avait des lacunes en matière de cartographie dans



levels, there is a tremendous area up there with limited marine traffic, even in the summer months. We try to focus our attention on those areas.

On the regulatory side from a ship's perspective, that of course falls within ship safety, but we ensure within Canada that the foreign-flagged ships visiting our Arctic regularly meet Canadian standards.

**The Chairman:** With respect to the term "double bottom", at what point in the future do we deal with that as it relates to foreign operators?

**Mr. Turner:** The phase-in schedule for that is one you should take up with the ship safety people at Transport Canada. That is their responsibility. We have a schedule in Canada which is more onerous than both the international side and the American side. It is the best of both combined. I am sure they could give you more detail on that.

**The Chairman:** How are we doing with satellite navigation? When can we look at that?

**Mr. Turner:** We are doing very well — excellently, in fact — in terms of the capability to use satellite navigation systems.

One of my major initiatives for the department over the next few years is the modernization of the Aids to Navigation system, moving away from total reliance on the traditional lighted aids on the shore and buoys in the water to a combination of satellite navigation and conventional aids. To supplement the satellite navigation system signals, which are currently available through the GPS system — mainly from the Americans, but there is a Russian system as well — there is a technique now called differential GPS. We are establishing through the Canadian Coast Guard in partnership with our American colleagues, the United States Coast Guard, a series of transmitter sites across which we will provide this high-precision correction signal.

Basic GPS systems or receivers have come down in price to the point where a small-boat fisherman or recreational boater can buy for \$400 one that can be held in the palm of the hand. It is quite amazing the way the cost has come down. Sophisticated models for use on board a proper ship are still somewhat costlier, but even a full-fledged, full-featured differential GPS receiver is only in the neighbourhood of \$4,000 or less, and it is coming down rapidly.

GPS by itself will give you sufficient accuracy, in the neighbourhood of better than 100 meters, even the way it is diluted by the Americans. With the differential technique, we are consistently getting 8 to 10 meters of positioning accuracy.

Through the combination of that with the new electronic chart system — because the technology is moving ahead rapidly in that area as well — a large ship can now safely navigate up a channel such as the St. Lawrence River with far fewer aids to navigation and shore lights than it needed before. A company on the West coast is probably the world leader in this technology of electronic chart display and information systems.

cette partie du pays. Pour ce qui est de la circulation maritime, elle n'est pas très dense même pendant l'été. Nous essayons de concentrer nos efforts dans ces domaines.

Pour ce qui est des normes de conception des navires, cela relève évidemment de la sécurité des navires, mais nous nous assurons que les navires battant pavillon étranger qui circulent dans l'Arctique répondent aux normes canadiennes.

**Le président:** Quand va-t-on réglementer l'utilisation des doubles-fonds par des exploitants étrangers?

**M. Turner:** Il faudra poser la question aux responsables de la sécurité des navires à Transports Canada. Ce domaine relève de leur compétence. Le Canada s'est fixé à cet égard des délais beaucoup plus serrés que les États-Unis ou que le reste du monde. Nous voulons que notre réglementation soit parmi les meilleures. Je suis sûr que Transports Canada pourrait vous donner plus de précisions à cet égard.

**Le président:** Comment progressons-nous avec la navigation par satellite? Quand pourrions-nous étudier cette question?

**M. Turner:** Nous progressons très bien. En fait, nous tirons pleinement partie des systèmes de navigation par satellite.

Au cours des prochaines années, le ministère s'emploiera à moderniser le système des aides à la navigation. Au lieu de reposer totalement sur les aides lumineuses côtières conventionnelles et les bouées en mer, le système des aides à la navigation comportera l'utilisation de satellites. Une technique appelée GPS différentiel complète les signaux du système de navigation par satellite qu'on peut actuellement capter grâce au système GPS. Ces signaux proviennent surtout d'émetteurs aux États-Unis mais aussi d'émetteurs en Russie. En collaboration avec la Garde côtière américaine, nous établissons des sites d'émetteurs à partir desquels nous pourrions fournir ce signal de correction de haute précision.

Le prix des systèmes ou récepteurs GPS de base a beaucoup diminué, à tel point qu'un récepteur portatif ne coûte que 400 \$, ce qui est à la portée des propriétaires de petits bateaux de pêche ou de bateaux de plaisance. Le prix de ces appareils a vraiment chuté. Les modèles plus perfectionnés dont sont équipés les gros bateaux coûtent un peu plus cher, mais on peut acheter un récepteur GPS à correction différentielle offrant toutes les fonctions pour au plus 4 000 \$. Et les prix de ces appareils ne cessent pas de baisser.

Même de la façon dont les Américains s'en servent, le système GPS assure une localisation exacte à 100 mètres près. Avec la technique différentielle, la localisation est exacte à entre 8 et 10 mètres près.

Quand on combine à la technique GPS au nouveau système de cartographie électronique — la technologie progresse également très rapidement dans ce domaine —, un gros navire peut maintenant remonter en sécurité une voie navigable comme le Saint-Laurent en ayant recours à beaucoup moins d'aides à la navigation et de feux côtiers qu'auparavant. Une entreprise de la côte ouest offre sans doute les systèmes électroniques d'information et de visualisation des cartes les plus perfectionnés au monde.

**The Chairman:** Who are they?

**Mr. Turner:** Offshore Systems Limited. We recently placed an order for a quantity of their equipment for the coast guard ships. We have been working closely with them for years in perfecting the system, which is known as ECDIS. ECDIS, along with the high precision position fixing system available through DGPS, represents the leading edge in the world and the state of the art in marine navigation systems. We are moving to adopt those in Canada as quickly as we can, having in mind the need to ensure a continuing level of safety for all users of the system, right down to small boats. You cannot afford to have one of these new ECDIS systems on a small fishing vessel yet, but you can on big commercial ships.

**The Chairman:** Might the committee call upon you to ask one of your staff on the west coast to join us at our hearings in Vancouver next week?

**Mr. Turner:** I am sure we could range that, yes.

**The Chairman:** Who keeps the statistics on pleasure boats?

**Mr. Turner:** It is interesting that you raise that question, senator, because one of our major problems has been getting good, consistent data on boating accidents and loss of life.

We are working with the provincial governments, the Red Cross, the Canadian Life Saving Association and the police forces to get better statistical information. We have a reasonable handle on it now, but it is not good enough.

I recently signed an agreement with the United States Coast Guard as well, and we are sharing information between our Office of Boating Safety and theirs. They have gone through similar problems in past years in trying to get the data collection systems in place necessary to track exactly what is happening with respect to recreational boating and small vessel safety. We expect to learn from them as well.

**Senator Bacon:** I have a question on light station staffing. You have been engaged in the de-staffing of light stations over the past few years. How far have you gone with this program on each of our coasts? What are the cost savings? Are other countries doing the same things we are doing with light stations?

**Mr. Turner:** The de-staffing of light stations is a world-wide phenomenon. Canada is not ahead of the rest of the world; in fact, it is behind in a number of areas. In the United States, for example, only one light station still has a light keeper, per se. That is in Boston harbour. By Act of Congress they decided that for historic reasons they should keep a person there.

Many countries have either completed their de-staffing or are well on their way to de-staffing their light stations and are using automated equipment to perform the traditional aids to navigational functions from light stations. In Canada, roughly 209 light

**Le président:** De quelle entreprise s'agit-il?

**M. Turner:** De la société Offshore Systems Limited. La Garde côtière lui a récemment commandé un certain nombre de ces systèmes pour ses navires. Nous collaborons étroitement avec cette entreprise depuis des années à perfectionner le système électronique de visualisation des cartes maritimes (SEVCM). Ce système ainsi que le système de positionnement de haute précision du GPSD représentent la fine pointe des systèmes de navigation maritime à l'échelle mondiale. Comme nous nous préoccupons de la sécurité de tous les utilisateurs du système jusqu'aux plus petits, la Garde côtière cherche à se doter le plus rapidement possible de ces nouvelles technologies. Le système SEVCM est trop coûteux pour les petits bateaux de pêche, mais pas pour les gros navires commerciaux.

**Le président:** L'un de vos employés de la côte ouest pourrait-il se joindre à nous lors des audiences que nous tiendrons à Vancouver la semaine prochaine?

**M. Turner:** J'y verrai.

**Le président:** Qui tient des statistiques sur les bateaux de plaisance?

**M. Turner:** Il est intéressant que vous souleviez la question, sénateur, parce que nous avons toujours eu beaucoup de mal à obtenir des données fiables sur les accidents nautiques causant des pertes de vie.

Nous collaborons étroitement avec les gouvernements provinciaux, la Croix-Rouge, la Canadian Life Saving Association et les forces policières afin de recueillir les meilleures statistiques possibles à ce sujet. Les données dont nous disposons maintenant sont assez fiables, mais elles ne sont pas aussi complètes que nous le souhaiterions.

Aux termes d'une entente que nous avons signée récemment avec la Garde côtière américaine, notre Bureau de la sécurité nautique et le leur partagent de l'information sur la sécurité nautique. La Garde côtière américaine s'est également efforcée de régler ces dernières années les problèmes que posait la collecte de données portant sur la navigation de plaisance et la sécurité des petits navires. Nous nous attendons à ce que cette collaboration soit très fructueuse.

**Le sénateur Bacon:** J'ai une question à poser sur le personnel affecté dans les phares. Ces dernières années, vous avez progressivement automatisé les phares. Où en est ce programme sur chacune des côtes? Quelles économies a-t-il permis de réaliser? D'autres pays procèdent-ils aussi à l'automatisation des phares?

**M. Turner:** L'automatisation des phares est un phénomène mondial. Au lieu de devancer le reste du monde à cet égard, le Canada traîne plutôt de la patte. Aux États-Unis, par exemple, il n'y a plus qu'un seul gardien de phare. C'est le gardien du phare du port de Boston. Le Congrès a adopté une loi permettant le maintien de ce poste pour des raisons historiques.

Dans de nombreux pays, l'automatisation des phares est maintenant complètement terminée ou sur le point de l'être. Le matériel automatisé permet d'offrir les mêmes aides à la navigation que celles qu'offraient autrefois les phares. Au Canada,



stations have been de-staffed, with approximately 55 remaining. Those are concentrated in two regions: Newfoundland and the West Coast, and out west you will find that that is a major concern. It does not relate so much to the specifics of light stations as aids to navigation service as it does to the other related safety services.

One year ago, there were still 35 staffed light stations on the west coast. We proposed to do eight during the current fiscal year; five of those remaining 35 have been completed. Recently, we told the users that we thought we could do nine more safely next year and we wanted to discuss those with them. In each case, we have undertaken to demonstrate, through the new systems and technologies available, how the safety services can be provided adequately either by new technologies and equipment on site or by other means entirely, such as contracting with someone in the future to take weather observations.

The most sensitive issue on the West Coast is weather: weather observations from light stations for small boat navigation, including both fishermen and recreational boaters, and aviation weather observations for the large numbers of light aircraft moving up and down the coast. As we have been de-staffing, we have been installing automated weather packages and taking on more responsibility from AES to make sure that the real-time weather data is available to mariners on the west coast in a timely way so that they know exactly what the conditions are.

So far all of the equipment has turned out to be very reliable. You may have seen the news coverage of a storm on the west coast about a month ago in which there was considerable fuss about four of these stations not functioning. It was claimed that the automated packages had failed completely, but in fact it turned out not to be a failure of the light stations at all. The systems worked just fine. The problem was caused when an operator ashore, in reprogramming a computer the day before, accidentally dropped those four sites from the automated system, which we developed to carry the data into the radio station systems and automatically broadcast the real-time information to the mariner.

On the cost saving question, operating light stations in a de-staffed mode is significantly cheaper. We have saved millions of dollars, literally, through this means. This is why every country is moving in this direction.

To give you a quick idea of the number of the aids to navigation we have in the system for the coastlines, in British Columbia there are approximately 400 un-staffed light stations and minor aids to navigation along the shore and 2,900 various other aids, and approximately 35 manned light stations. Of the \$10.5 million dollars that we spend for aids to navigation on the west coast, over \$7 million — and that represents 70 per cent of that amount — is spent on those 35 light stations. In each case, you must maintain a microcommunity on the site, with support systems and services, power generators, sewage systems, and everything down to the television antenna and houses — all the infrastructure that is needed on a small island or a remote coastline in order to maintain a couple of families on the site. That

environ 209 phares ont déjà été automatisés et environ 55 le seront bientôt. Les phares dont l'automatisation n'est pas encore terminée se trouvent à Terre-Neuve et sur la côte ouest et l'automatisation sur la côte Ouest suscite de graves préoccupations. Ces préoccupations n'ont pas tant trait aux services d'aide à la navigation qu'offraient les phares qu'aux services de sécurité connexes.

Il y a un an, il restait toujours 35 phares pourvus de personnel sur la côte ouest. Nous nous sommes fixé comme objectif d'en automatiser huit au cours du présent exercice financier. L'automatisation de cinq d'entre eux est terminée. Nous avons récemment annoncé aux utilisateurs que nous pensions pouvoir sans crainte en automatiser neuf de plus l'an prochain et leur avons dit que nous voulions discuter de la question avec eux. Dans chaque cas, nous avons fait la preuve aux utilisateurs que nous pouvions leur offrir des services de qualité soit en ayant recours aux nouveaux systèmes et technologies, soit en ayant recours à d'autres moyens, et notamment en confiant à des entreprises du secteur privé la tâche de faire les relevés météorologiques.

Sur la côte ouest, les phares ont jusqu'ici fourni des renseignements météorologiques précieux aux bateaux de pêche et aux bateaux de plaisance ainsi qu'aux petits avions. Dans le cadre du processus d'automatisation des phares, nous avons installé des appareils météorologiques automatisés et avons assumé une part des responsabilités autrefois dévolues au SEA, car nous avons voulu nous assurer qu'on puisse compter sur la côte ouest sur des données météorologiques en temps réel.

Jusqu'ici, nous n'avons qu'à nous féliciter de l'équipement dont nous nous sommes dotés. Vous avez peut-être vu que la presse de la côte ouest a fait grand cas, il y a un mois, de quatre stations météorologiques automatisées qui seraient tombées en panne lors d'une tempête. On a prétendu que ces stations avaient été complètement inutiles, mais cela s'est révélé faux. Les systèmes ont très bien fonctionné. En raison d'une erreur de programmation commise le jour précédent, quatre sites sont simplement disparus du système automatisé mis au point pour transmettre les renseignements météorologiques en temps réel par stations radio.

L'automatisation des phares a permis d'économiser des millions de dollars. Voilà pourquoi tous les pays optent pour les systèmes automatisés.

Pour vous permettre de vous faire une idée du nombre d'aides à la navigation qui se trouve le long des côtes, qu'il me soit permis de dire qu'en Colombie-Britannique, on compte environ 400 phares automatisés et aides secondaires à la navigation le long de la côte de même que 2 900 autres aides diverses et environ 35 phares pourvus de personnel. Les aides à la navigation coûtent au total 10,5 millions de dollars sur la côte ouest dont 7 millions — et cela représente 70 p. 100 de ce budget — vont à l'exploitation des 35 phares toujours pourvus de personnel. Dans chaque cas, il faut offrir tous les services de base nécessaires à une micro-collectivité comme des génératrices, des égouts, des antennes de télévision et des maisons, soit toute l'infrastructure nécessaire sur une petite île ou dans une localité éloignée de la

is what makes the operation of these manned stations so expensive. All 2,976 other aids to navigation along the coast operate on the remaining 30 per cent.

**Senator Bacon:** If you were to have more money, would you spend it on light stations or on something else?

**Mr. Turner:** If I had more money to put into the marine safety system, there would be more efficient and better ways to use that money than having light keepers on light stations. Each one can be effective in terms of eyes and ears over a small portion of a coastline that covers only a few miles. Each one can be effective in terms of responding to a small accident of some kind by going out and helping, but only in a small, local area.

The systems and improvements that we have put in place, particularly on the west coast over the last 10 years, have focused on broader things that can be done, including improving the marine communications systems up and down the coast. For example, we have implemented significant improvements in VHF; we have put in place a series of high efficiency directional finders to be able to zero in on someone who calls for help; we are implementing improvements in our search and rescue system itself, and are improving the other aids to navigation, including the electronic systems. We are continually making improvements. We are focusing now on how to ensure that mariners receive up-to-date, real-time weather information from us, rather than simply depending on the forecasts from AES. We have developed systems to do that. The situation has been quite critical. The mariners on the west coast have made it clear to us that it is important to them that we find ways of providing alternative or additional safety services before we take people off the light stations.

In short, to maintain light keepers on the light stations mainly for the purpose of retaining the light and the foghorn that accompanies it is not a good use of our money compared to the other things we could do if we had additional funds.

**The Chairman:** Sometimes you do it, though, because you have a heart. I think it would be a real benefit if you had EH-101 helicopters, especially for situations like the one that happened up north the other day.

Mr. Turner, will you return here at a later date?

**Mr. Turner:** I would be happy to do that.

**The Chairman:** You will be aware of why we would like to have a resource person.

**Mr. Turner:** Yes. There is an unfortunate perception among the people on the West Coast that we did not listen to what they told us during the consultation phase and that we still want to proceed with de-staffing regardless of their concerns. However, we did listen and we have taken into consideration both their concerns and what they told us must be done before it would be safe to de-staff. That is why we are proceeding cautiously, step by step.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Turner. We have enjoyed your presentation and we would like you to return at a later date.

côte pour permettre à quelques familles de vivre sur les lieux. Voilà pourquoi l'exploitation de ces phares est si coûteuse. Seulement 30 p. 100 du budget sont affectés aux 2 976 autres aides à la navigation.

**Le sénateur Bacon:** Si vous aviez plus d'argent, le consacriez-vous à l'exploitation des phares ou à autre chose?

**M. Turner:** S'il y avait plus d'argent à consacrer au système de sécurité maritime, on pourrait l'utiliser à des fins beaucoup plus utiles qu'à l'exploitation de phares pourvus de personnel. Il est par ailleurs vrai que ces phares permettent de recueillir beaucoup d'information au sujet de ce qui se passe sur quelques milles de côtes. Chaque gardien de phare peut coordonner les secours en cas de petit accident, mais seulement sur quelques milles.

En améliorant au cours des dix dernières années nos systèmes sur la côte ouest, nous cherchions à atteindre un objectif plus vaste, à savoir améliorer les communications maritimes tout le long de la côte. À titre d'exemple, nous avons grandement amélioré les communications VHF. Grâce aux localisateurs directionnels à grande efficacité dont nous nous sommes dotés, nous pouvons localiser la source de l'appel de détresse. Nous apportons des améliorations à notre système de recherche et de sauvetage lui-même ainsi qu'aux autres aides à la navigation, notamment aux systèmes électroniques. Nous perfectionnons continuellement nos systèmes. Nous voulons maintenant fournir aux utilisateurs des données météorologiques en temps réel pour qu'ils n'aient plus à compter à cet égard sur les prévisions du SEA. Nous sommes maintenant en mesure de le faire. Il fallait améliorer la situation. Les utilisateurs des services maritimes sur la côte ouest nous ont clairement fait savoir que nous devons trouver des moyens d'améliorer les services de sécurité avant d'automatiser tous les phares.

En somme, l'argent dont nous disposons sera utilisé à bien meilleur escient si nous ne conservons pas des phares dotés de personnel simplement parce que nous ne voulons pas nous priver de la balise lumineuse et de la corne de brume.

**Le président:** On raisonne cependant parfois avec son coeur sans égard à son portefeuille. Je crois qu'il serait bon que vous ayez des hélicoptères EH-101 qui vous permettraient d'intervenir efficacement dans des situations comme celles qui s'est produites dans le Nord l'autre jour.

M. Turner, pourriez-vous revenir plus tard devant le comité?

**M. Turner:** Volontiers.

**Le président:** Vous savez pourquoi il nous faut une personne ressource.

**M. Turner:** Oui. Les gens de la côte ouest semblent avoir la malheureuse impression que nous n'avons pas tenu compte de leurs préoccupations lors de l'étape des consultations qui a précédé l'automatisation des phares. Or, nous en avons bien tenu compte ainsi que des recommandations qu'ils nous ont faites au sujet des mesures à prendre avant de nous lancer dans cette voie. Voilà pourquoi nous agissons avec prudence.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le président. Nous avons tiré grandement profit de votre exposé et nous souhaitons que vous reveniez devant le comité un peu plus tard.



**Mr. Turner:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Richards, I apologize for the delay, but it is not too often that we get a chance to hear from the Commissioner of the Canadian Coast Guard.

Mr. Richards is the director of Canadians for Responsible and Safe Highways.

Please proceed, Mr. Richards.

**Mr. Darrell Richards, Director, Research and Information, Canadians for Responsible and Safe Highways:** I will not read the brief. I will merely summarize it because I know that you are busy.

Just as an aside, I might tell the committee that I first met Senator Forrestall approximately 20 years ago, when he was involved in a transportation committee in another place.

Today, I should like to describe our organization, show you some highlights from the survey of Canadian public opinion on truck safety, and then link that information to the work that was done by the Senate at the time of the passing of the deregulation legislation approximately 8 years ago.

Canadians for Responsible and Safe Highways, otherwise known as CRASH, is a national association that is trying to bring a public perspective to the safety issue of big trucks. We campaign for the adoption and enforcement of meaningful truck safety regulations and are opposed to the expanded operation of bigger, multiple-trailer trucks on our roads. We are not, however, anti-trucking. We are simply pro-safety. The trucking industry is obviously indispensable. One cannot buy even the simplest of things, such as groceries, without the existence of a healthy trucking industry. At the same time, the volume of truck traffic on our roads has increased dramatically. The trucks are getting bigger, there are more of them, and they are more complicated. In some provinces, a second or third trailer is now pulled behind the cab. Each hitch in between adds some uncertainty and increases the amount of sway and the whiplash effect in the rear trailer when the driver must make an evasive motion to avoid, for instance, a deer on the road or a box that has fallen down, or whatever.

There is lots of anecdotal evidence about the impacts of heavier and longer trucks and, more particularly, the triple-trailer trucks; but we wanted to go beyond anecdotal evidence and test public opinion, and we did so with a survey. This is much more important information than anything I could say. This survey was done by the Angus Reid Group, a reputable company. They conducted 1,500 interviews this fall among a representative cross-section of Canadian adults 18 years of age or older. They then weighted the results by age and gender. The results are accurate, plus or minus 2.5 per cent, 19 times out of 20. However, if you break it down to a certain province or age group, then the reliability is not as high as that.

**M. Turner:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Richards, je m'excuse de notre retard, mais nous n'avons pas souvent l'occasion de nous entretenir avec le commissaire de la Garde côtière canadienne.

M. Richards est directeur de l'organisme Canadian for Responsible and Safe Highways.

Je vous prie de commencer, M. Richards.

**M. Darrell Richards, directeur, Recherche et information, Canadian for Responsible and Safe Highways:** Je ne vous lirai pas mon mémoire. Comme je sais que votre temps est précieux, je vous le résumerai.

Avant de commencer, je me permets de faire remarquer que j'ai rencontré le sénateur Forrestall pour la première fois il y a 20 ans. Il faisait alors partie du comité des transports d'un autre endroit.

Je me propose aujourd'hui de vous décrire l'organisme que je représente, de vous présenter les faits saillants d'un sondage mené auprès du public canadien sur la sécurité dans le secteur du camionnage et de replacer ensuite cette information dans le contexte d'une étude menée par le Sénat au moment de l'adoption, il y a 8 ans, de la loi qui déréglementait notre secteur.

Canadian for Responsible and Safe Highways, dont l'acronyme est CRASH, est une association nationale vouée à faire connaître les préoccupations du public sur les questions liées à la sécurité du transport par camion. Notre groupe préconise l'adoption et l'application de règlements rigoureux sur la sécurité des camions. Il s'oppose à la présence sur nos routes d'un nombre toujours plus grand de gros camions à plusieurs remorques. Notre groupe reconnaît évidemment l'importance du secteur du camionnage. Nous comptons sur ce secteur pour nous procurer les moindres produits comme les produits alimentaires. Par ailleurs, le nombre de camions sur nos routes a considérablement augmenté. La taille de ces camions a également augmenté ainsi que leur complexité. Dans certaines provinces, on permet la présence sur les routes de camions à deux ou trois remorques. Or, l'effet de balancement et de coup de fouet augmente si le conducteur du camion doit faire une manoeuvre pour éviter un chevreuil ou une boîte tombée sur le chemin.

Bien que cette constatation ne repose pas sur des preuves scientifiques solides, il n'est pas permis de douter des risques de sécurité que posent les gros camions, et en particulier les camions à plusieurs remorques. Nous avons cependant voulu mener un sondage pour établir l'avis du public sur la question. Les résultats de ce sondage sont beaucoup plus éloquentes que je ne pourrais l'être moi-même. Le sondage a été mené par une maison réputée, le groupe Angus Reid. Il y a 1 500 adultes canadiens de plus de 18 ans appartenant à tous les milieux qui y ont participé à l'automne. Les résultats ont ensuite été pondérés en fonction de l'âge et du sexe des sondés. Les résultats obtenus sont exacts 19 fois sur 20, avec une marge d'erreur de 2,5 p. 100 en plus ou en moins. Si on ventile cependant ces données par province ou par groupe d'âge, leur fiabilité diminue.

The important point to come out of this survey is that people involved in regulating trucks will now see from our survey that Canadians are concerned about big trucks. That concern is growing, and they want governments to act on their behalf. Through this survey, they are telling us to stop the high percentage of trucks that fail inspections. Approximately 33 per cent of trucks inspected fail mechanical fitness tests. They are saying: Combat the fatigue of truck drivers, make the roads safer and stop the move to bigger, longer and more complex trucks.

I will now show you some highlights of the survey.

The pictures that I am about to show you illustrate what you already have in your brief, but it is there in picture form. I am sorry that I do not have a French copy of the brief, but I do have a four-page summary in French.

Across all the provinces, we find that people perceive that the roads have more and more truck traffic. Approximately 80 per cent perceive that there are more trucks on the roads.

This slide illustrates the concern of people about the proposals to run two full-length trailers behind one tractor. This is now permitted in the three prairie provinces and in the province of Quebec on certain highways, but it is not permitted in the rest of the country. Approximately 85 or 86 per cent of the Canadian public are opposed to the operation of two full-length trailers behind a single tractor. There is little support for that idea.

We also tested the public's response. We said, "They already allow this in certain provinces. Does that change your view on this issue?" We still ended up with 81 per cent opposed. The knowledge that they already operate in Alberta did not convince people that it was a good idea.

The next slide addresses the attitudes concerning the proposal for triple-trailer trucks. Approximately 94 per cent of Canadians are opposed to them. Both these cases involved strong majorities in every province across every age and income group. We said, "They already allow triples in Saskatchewan and Alberta. Does that change your view?" We still had roughly 93 per cent opposed. It did not have much impact.

People are concerned about sharing the road with longer trucks because it takes longer to pass them and you are exposed to more splashing as you pass them when it is raining. Also, if you meet a longer truck, you will be exposed to more splashing and spraying for a longer period of time. Approximately 72 per cent said that sharing the road with longer trucks will make driving more difficult for motorists.

To give you some background on this, we are now moving into a continental transportation market as a result of NAFTA. The United States federal limit on weights is 80,000 pounds. There are

Pour la gouverne des responsables de la réglementation des camions, il ressort de ce sondage que les risques de sécurité que posent les gros camions préoccupent les Canadiens. En fait, ils s'en préoccupent tant qu'ils s'attendent à ce que leurs gouvernements prennent les mesures voulues pour les protéger. Ils ne veulent plus notamment que des camions qui ne répondent pas aux normes de sécurité routière circulent en aussi grand nombre sur nos routes. C'est pourtant le cas de 33 p. 100 des camions. Ils réclament des mesures pour lutter contre le problème de l'épuisement des chauffeurs de camions, pour accroître la sécurité routière et empêcher l'utilisation de gros camions comportant toujours plus de remorques.

Permettez-moi de vous présenter les points saillants de ce sondage.

Les tableaux que je vais maintenant vous montrer figurent déjà dans le mémoire que je vous ai remis. Je m'excuse que le mémoire intégral ne soit qu'en anglais, mais mon résumé de quatre pages a été traduit.

Dans toutes les provinces, on voit que les gens sont d'avis que le nombre de camions sur les routes a augmenté. En fait, c'est ce que pense 80 p. 100 des personnes interrogées.

Cette diapositive-ci montre la réaction que suscite chez les personnes interrogées l'idée qu'on permette qu'un tracteur tire deux remorques pleine longueur, ce qui est déjà permis dans les trois provinces des Prairies et au Québec sur certaines autoroutes, mais ce qui est interdit dans le reste du pays. Entre 85 et 86 p. 100 des Canadiens s'opposent à ce qu'un seul tracteur tire deux remorques pleine longueur. On voit que très peu de gens sont favorables à cette idée.

Nous avons aussi demandé aux gens si le fait que cela soit déjà permis dans certaines provinces changeait leur avis sur la question? Quatre-vingt-un pour cent des sondés ont encore dit s'opposer à la chose. Le fait d'apprendre que ce genre de camion circule déjà en Alberta n'a pas convaincu les gens que c'était une bonne idée.

La diapositive suivante présente l'attitude des personnes interrogées au sujet des camions à trois remorques. Environ 94 p. 100 des Canadiens s'opposent à ce genre de camion. Les résidents de toutes les provinces sans égard à leur âge et à leur revenu sont fortement opposés au fait que des camions à deux et à trois remorques circulent sur nos routes. Lorsque nous leur avons demandé si le fait que les camions à trois remorques circulaient déjà en Saskatchewan et en Alberta les amenait à changer d'idée, 93 p. 100 d'entre eux ont encore dit qu'ils s'y opposaient toujours.

Les automobilistes n'aiment pas partager la route avec des camions trop longs parce qu'il leur est difficile de les doubler et aussi parce que lorsqu'ils le font et qu'il pleut, leur voiture est tout éclaboussée. Plus le camion est long, plus la voiture qu'il double est éclaboussée et plus l'éclaboussement est long. Environ 72 p. 100 des personnes interrogées ont dit que le fait de partager la route avec des camions à remorque va rendre la circulation routière plus difficile.

Situons les choses dans leur contexte. En raison de l'adoption de l'ALÉNA, le marché des transports s'étend maintenant sur tout le continent. Aux États-Unis, le poids d'un camion ne peut pas



some exceptions in certain cases that were grandfathered, but, generally speaking, the federal limit on weights in the U.S. is 80,000 pounds. In Canada, the national standard varies a little from province to province, but, generally, it is around 130,000 pounds. We asked people: What should we do? Should Canada go down to the U.S. limit of 80,000 pounds? Approximately 13 per cent said that 130,000 pounds should be allowed in both countries; 29 per cent said that we should keep our own limits in each country; but 55 per cent said that Canada should reduce its weight limit to the U.S. standard of 80,000 pounds. The concerns that were expressed mainly involved damage to roads and bridges.

What should governments do? There is now a trend towards more self-regulation, but 78 per cent of the people sampled felt that the government should adopt regulations to improve safety rather than having voluntary safety regulations.

The last slide deals with the limit on the amount of time you can drive. In the U.S., the federal standard has a limit of 10 hours for truck drivers; in Canada it is 13 hours. Certain proposals are being made to relax the weekly limit, although probably not the daily limit. Approximately 69 per cent of Canadians said that we should go down to the U.S. limit of 10 hours. If we are going into a continental market, then we should standardize to the lower limit not the higher one.

I wish to summarize by taking us back to what happened when the motor vehicle carriers were deregulated. At that time, the Senate said that, if we were to deregulate the motor carriers or truckers, it was on condition that there be a national safety code so that national standards would allay people's concerns that deregulation would result in relaxed safety.

The time tables for the establishment of the national safety code have been continually pushed back and delayed. It is still not completely implemented. Some provinces have opted out of some of the provisions and it is already 1996, which makes it approximately nine years since the Senate made what I have always considered to be a good recommendation. We have all kinds of problems and statistical vacuums. We have railway statistics within four months but trucking statistics for commercial crashes are only now available for 1993.

In 1993, the National Transportation Act Review Commission went back to the national safety code issue that was first recommended by the Senate. It recommended that, if the national code was not implemented by March 31, 1994, the federal government should take back jurisdiction of interprovincial trucking safety. That deadline has come and gone, and we still do not have the national safety code implemented in its fullness.

I should like to outline one of the problems that occur when there are provincial standards on a matter like this.

excéder 80 000 livres, à quelques exceptions près. Au Canada, la limite de poids varie d'une province à l'autre, mais elle est normalement de 130 000 livres. Nous avons demandé aux gens ce qu'il fallait faire à ce sujet et notamment si le Canada devrait adopter la limite de poids américaine de 80 000 livres? Environ 13 p. 100 des sondés ont dit que le poids limite permis dans les deux pays devrait être de 130 000 livres, 29 p. 100, que chaque pays devrait conserver sa propre limite et 55 p. 100, que le Canada devrait adopter la limite de poids en vigueur aux États-Unis. Ceux qui ont préconisé un abaissement de la limite de poids ont dit se préoccuper de l'état des routes et des ponts.

Que devrait faire le gouvernement? La tendance actuelle est de laisser chaque secteur s'autoréglementer, mais 78 p. 100 des personnes faisant partie de notre échantillon estimaient que le gouvernement devrait adopter des règlements visant à améliorer la sécurité au lieu de s'en remettre à une observation volontaire des règlements par les camionneurs eux-mêmes.

La dernière diapositive montre quelle est la limite fixée pour ce qui est des heures de conduire consécutives. Aux États-Unis, la limite est fixée à 10 heures pour les camionneurs et au Canada, à 13 heures. On propose actuellement de relever la limite hebdomadaire, mais on ne touchera probablement pas à la limite quotidienne. Environ 69 p. 100 des Canadiens pensent que la limite au Canada devrait être de 10 heures comme aux États-Unis. Puisque le marché est continental, ils estiment que la norme devrait être fixée à 10 heures, et non pas à 13 heures.

Pour résumer les choses, j'aimerais vous rappeler ce qui est survenu lorsqu'on a déréglementé le secteur du camionnage. À l'époque, le Sénat a exprimé l'avis que la déréglementation devrait s'accompagner de l'adoption d'un code national de sécurité routière, pensant que cela dissiperait les inquiétudes des gens au sujet des conséquences de la déréglementation.

L'adoption d'un code national de sécurité routière a continuellement été reportée. Ce code n'est toujours pas intégralement en vigueur. Certains provinces n'appliquent pas certaines dispositions du code, et neuf ans se sont pourtant déjà écoulés depuis que le Sénat a recommandé l'adoption d'un code national. Les statistiques manquent au sujet des accidents de camion. On parvient à compiler en quatre mois des statistiques sur les accidents ferroviaires, mais les statistiques les plus récentes dont nous disposons sur les accidents mettant en cause des camions commerciaux remontent à 1993.

En 1993, la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux a réexaminé l'idée d'abord formulée par un comité sénatorial de créer un code de sécurité routière national d'abord proposé par le comité sénatorial. La Commission a recommandé qu'advenant le cas où un code national ne serait pas mis en oeuvre avant le 31 mars 1994, le gouvernement fédéral récupère la compétence sur les questions de sécurité liées au transport interprovincial par camion. Or, nous n'avons toujours qu'un code de sécurité routière national partiel.

J'aimerais faire ressortir les problèmes qui se posent lorsque les normes en matière de sécurité routière varient d'une province à l'autre.

**The Chairman:** You have left me a little puzzled here. Are you in favour of the federal authority taking control of interprovincial trucking?

**Mr. Richards:** Yes. When there is a provincial regulation, there is a tendency to try to maintain your competitive advantage and productivity by going for the biggest truck in your jurisdiction and, perhaps, by not implementing all parts of the code, where not doing so can give you a competitive advantage. I am not necessarily saying that these are bad people; I am saying that that is the way the system works when you have provincial controls. When one province tries to gain that advantage, then the others have to respond. If they do not, the jobs will move away from their jurisdiction. If there is a national standard, then the provinces will be less vulnerable to that kind of pressure.

In conclusion, I wish to introduce our group to you and to share with you the results of the survey and comment on and reinforce some good work that you did nine years ago.

**Senator Bacon:** Would it be better to ban these double- or triple-trailer trucks? Should we encourage finding some technology to make some improvements?

**Mr. Richards:** There was a federal-provincial scientific-measurement study on the safety of these sizes of vehicles and the various types of hitching mechanisms and technologies. It was a very good foundation study for safety, and its 1987 report said that the national standard should be two 28-foot trailers at a maximum, because, when you go to the triples, there are problems. When you have longer doubles they do not stay on track in the same lane when you go around a curve.

Since then, four of the provinces have gone beyond that. They do not use the national standard. In their own jurisdictions, they have allowed the triples. That safety study said that there should not be triples with A or C hitching mechanisms. We now have four provinces that allow A or C hitches with triples. Again, this is a case of the provinces trying to gain competitive advantage and thus going past the national standard, which is not compulsory but voluntary.

**Senator Bacon:** If the federal government were to have responsibility over the interprovincial trucking industry, we would have to provide the provinces with more money, if we wanted to have the regulations implemented, would we not?

**Mr. Richards:** Perhaps. In the United States, the federal government funds roadside vehicle inspections. I am not an expert in that area, but you could be on to something, yes.

**Senator Bacon:** Would reserved lanes for trucks be something that we could consider?

**Le président:** Je suis perplexe. Préconisez-vous que le gouvernement fédéral s'attribue la compétence en matière de camionnage interprovincial?

**M. Richards:** Oui. Lorsque qu'une province voit que le fait de permettre les plus gros camions possibles sur ses routes la rend plus concurrentielle que les autres, cela ne peut que l'inciter à appliquer certaines parties du code seulement. Je ne dis pas que l'application des normes provinciales est confiée à des incompetents, mais simplement que c'est ce qui se passe lorsque les normes sont provinciales. Les provinces se font nécessairement concurrence les unes aux autres. Si elles ne le faisaient pas, elles perdraient des emplois. Si la norme est nationale, les provinces auront moins tendance à rechercher l'avantage concurrentiel.

En conclusion, mon objectif en m'adressant à vous était de vous faire connaître notre groupe, de vous faire part des résultats du sondage que nous avons mené et de vous féliciter pour l'excellent travail que vous avez accompli il y a neuf ans.

**Le sénateur Bacon:** Serait-il préférable d'interdire les camions à deux ou trois remorques? Devrions-nous inciter le secteur du camionnage à trouver les moyens techniques voulus pour rendre ces camions plus sécuritaires?

**M. Richards:** Un comité scientifique fédéral-provincial a examiné les risques que posent les véhicules de cette taille ainsi que les divers mécanismes d'attelage sur le marché. Le comité a présenté en 1987 un rapport solidement étayé dans lequel il recommandait de fixer la norme nationale maximale à deux remorques de 28 pieds ayant conclu que les camions comportant trois remorques sont dangereux. Les remorques plus longues ne demeurent pas dans la même voie lorsque le camion effectue un virage.

Depuis lors, quatre provinces ont excédé la norme nationale qui avait été recommandée. Elles permettent sur leurs routes des camions ayant trois remorques. Or, l'étude recommandait d'interdire les camions à trois remorques munis d'un mécanisme d'attelage A ou C. Quatre provinces permettent maintenant sur leurs routes des camions à trois remorques ayant des mécanismes d'attelage A ou C. Encore une fois, c'est parce que ces provinces veulent disposer d'un avantage concurrentiel par rapport aux autres provinces et que la façon de le faire c'est de ne pas appliquer la norme nationale qu'elles ne sont d'ailleurs pas tenues de faire respecter.

**Le sénateur Bacon:** Si le gouvernement fédéral était chargé de la réglementation du camionnage interprovincial, il faudrait qu'il verse des fonds aux provinces pour qu'elles appliquent la réglementation fédérale, n'est-ce pas?

**M. Richards:** Sans doute. Aux États-Unis, le gouvernement fédéral finance les inspections routières. Je ne suis pas un spécialiste de ces questions, mais vous venez sans doute de soulever un point valable.

**Le sénateur Bacon:** Devrait-on envisager de réserver certaines voies aux camions sur les routes?



**Mr. Richards:** From a safety perspective, it is a good idea. From an economic perspective, it would be important to ensure that there would be no subsidies involved in doing that. If there were subsidies for the special lanes, then you would be shifting the rate from the railroads, and that would compromise safety in some respects because, generally, the railways are safer.

**Senator Spivak:** I was appointed to the Senate just before the safety study to which you refer was released. I remember that the major concern involving deregulation was safety. We were told, "Don't worry about deregulation. Safety is paramount." If you remember, that is what is stated in the act. They have talked the talk, but they did not walk the walk.

An article in the *Winnipeg Free Press* states that major truck traffic in Manitoba has gone up by 52 per cent. That is because for several years in the prairie provinces there has been a move away from grain elevators and railroads. Therefore, there are great big terminals. The farmers do not use their farm trucks to go on those roads but must have bigger trucks. Why? Because sometimes they are going as far as 100 miles. Because of the heavy use of these trucks on the roads the whole network of roads will cost \$18 billion to redo. This situation involves not just the main roads, or even certain roads, but the entire network of roads in our prairie provinces; they will be covered with these heavy truck-trailers.

Is your organization aware of the total transportation picture? What are you doing to take this into account? It is not just the major highways that are of concern.

You mentioned that the railways are safer than trucks, but the railways do not receive any subsidies at all, whereas the roads are subsidized. The trucking industry says that that is covered off by gasoline taxes and so on. So there is a tax issue here, too. We have just come off the Crow rate, which amounted to approximately \$1 billion a year. That simply reinforces the trend away from the railways. Now, we must spend \$18 billion and the provinces, who want to control their own trucking, want the federal government to pay for it.

In what way do you think you can lobby against something that will be overwhelming? It is already.

**Mr. Richards:** You have identified one of the underlying problems. That is to say, in order to get an integrated and balanced system, you have to have a level playing field. That is one issue. Another issue is deciding which problem to tackle first. In the prairies now, Saskatchewan and Manitoba are both considering going beyond the national weight limit. In those provinces, that limit is 137,850 pounds. Manitoba is now considering moving its grain and other resource products at 15 per cent over the national

**M. Richards:** C'est une bonne idée du point de vue de la sécurité. Du point de vue économique, cependant, il faudrait veiller à ce que cela ne revienne pas à subventionner le secteur du camionnage. Si le fait de réserver certaines voies aux camions supposait l'octroi de subventions, cela défavoriserait les chemins de fer, ce qui aurait des conséquences au plan sécurité étant donné que, de façon générale, le transport ferroviaire présente moins de risques.

**Le sénateur Spivak:** J'ai été nommé au Sénat juste avant le début de l'étude sur la sécurité à laquelle vous avez fait allusion. Je me souviens qu'on craignait que la déréglementation ait une incidence sur la sécurité. On nous a cependant assurés que ce ne serait pas le cas et que la sécurité primerait toujours. C'est d'ailleurs ce qu'énonce la loi. Or, la réalité semble être tout autre.

Un article paru dans le *Winnipeg Free Press* rapporte que le nombre de gros camions sur les routes du Manitoba a augmenté de 52 p. 100. Cette augmentation est attribuable au fait que dans les Prairies, on préfère maintenant les camions aux élévateurs à grain et aux chemins de fer. Voilà ce qui explique ces énormes terminus. Les céréaliculteurs doivent se doter de gros camions parce que leurs petits camions agricoles ne suffisent pas à la tâche. Pourquoi? Parce qu'il leur faut parfois parcourir 100 milles. Étant donné le nombre de gros camions qui circulent maintenant sur les routes du Manitoba, la réfection de l'ensemble du réseau routier coûtera 18 milliards de dollars. Il ne s'agit pas de quelques routes seulement, mais de l'ensemble du réseau routier des Prairies. Les routes de cette région vont fourmiller de camions à plusieurs remorques.

Votre organisme est-il conscient de la situation générale dans le domaine des transports? Comment en tenez-vous compte? Le problème que vous décrivez ne se pose pas seulement sur les grandes autoroutes.

Vous venez de dire que le transport ferroviaire présente moins de risques que le transport par camion et que les chemins de fer ne touchent aucune subvention alors que le réseau routier est subventionné. Le secteur du camionnage rétorque que les taxes sur l'essence compensent pour ces subventions. Il y a donc aussi la question des taxes qui intervient. Nous venons d'éliminer la subvention du Pas du Nid-du-Corbeau qui représentait des débours d'environ un milliard de dollars par année. Cela défavorise encore davantage les chemins de fer. Maintenant nous devons consacrer 18 milliards de dollars à la réfection du réseau routier et les provinces, qui veulent conserver la compétence en matière de camionnage, souhaitent cependant que le gouvernement paie la note.

Comment peut-on s'opposer à une tendance qui est déjà irréversible?

**M. Richards:** Vous venez de mettre le doigt sur l'un des problèmes sous-jacents au problème fondamental que nous dénonçons. Pour que le système soit juste et équitable, il faut que tous les intervenants soient traités de la même façon. C'est l'un des aspects de la question. Un autre aspect consiste à se demander à quel problème il faut s'attaquer en premier. Tant la Saskatchewan que le Manitoba songent à excéder la limite de poids national. Dans ces provinces, la limite est fixée à 137 850 livres.

weight limit. Saskatchewan wants to go far beyond that. In fact, they now allow some potash trucks to haul 190,000 pounds.

It is a vicious circle. The branch lines of the railways are being abandoned; therefore, the weight limits for trucks have been increased to move the grains. However, because more grain is moved by trucks, therefore, more lines are abandoned. I cannot point fingers at the villains, though, because it is a complicated thing.

The shift that we have seen so far involves short-distance resource products being moved 100 to 200 kilometres. However, if they go to double 48-foot trailers on NAFTA corridors, which are north-south, and on transcontinental highway corridors, you will see a much bigger problem. That problem will be a shift to trucks for long-distance traffic. The railways have lost the short haul; but if you go to national corridors for double 48-foot trailers, then you are at risk of the railways losing the long-haul traffic.

**Senator Spivak:** My point is that the only way you can beat this is on a cost-benefit basis. If it were to cost more to ship by truck — that is, if trucks did not have subsidies — you might get some of that railway traffic back. When the transportation system for the western farmer was removed, many people urged the government to look at a comprehensive transportation policy before they did this. Of course, the government did not. So it is a mess and it will continue to be a mess.

**Mr. Richards:** To make one thing clear, our association would not necessarily lobby to remove freight from trucks to railroads. We want safe trucks. That is our mandate.

**Senator Spivak:** Part of that has to do with the subsidy.

**Mr. Richards:** Yes. You have put it well, senator.

**Senator Adams:** I am concerned about the number of hours that truck drivers are allowed to drive. The maximum driving time is 13 hours. Does that include the time for a coffee break, for instance, or does it mean the total driving time is 13 hours? That is a long time. What are the regulations concerning driving for 13 hours?

**Mr. Richards:** It is a complicated issue. The word used is "consecutive." I am assuming that means you can drive for 13 hours. About one-half of the companies are very responsible. They do not push their drivers. For them, there is not as much concern. The problem is with the bad carriers. We see articles in the newspapers and hear testimonials from truck drivers all the time with regard to this. Drivers are told to deliver loads by a certain time, even if it requires that they exceed the hours allowed in their log book. If they are involved in an accident, that is their responsibility. If they do not comply, the company will hire someone who will.

Le Manitoba envisage maintenant de permettre que la limite de poids pour le transport du grain excède de 15 p. 100 la limite de poids nationale. Pour les camions qui transportent la potasse, la Saskatchewan voudrait même que la limite soit de 190 000 livres.

On a abandonné des embranchements ferroviaires secondaires, ce qui explique qu'on a augmenté la limite de poids pour les camions qui transportent le grain. Or, comme de plus en plus de grain est transporté par camion, de plus en plus d'embranchements sont abandonnés. On ne peut cependant pas désigner de coupable parce que la situation est très complexe.

La tendance qu'on a constatée jusqu'ici a trait au transport de produits sur de courtes distances, à savoir des distances de 100 à 200 kilomètres. Or, si l'on permet la circulation de camions ayant deux remorques de 48 pieds dans les corridors de l'ALÉNA qui vont du nord au sud, ainsi que sur les autoroutes transcontinentales, le problème va s'aggraver considérablement. On préférera alors les camions pour le transport sur de longues distances. Les chemins de fer ont perdu la partie pour ce qui est du transport sur de courtes distances, mais si l'on permet la circulation dans les corridors nationaux de camions ayant deux remorques de 48 pieds, ils vont aussi être supplantés par les camions sur les longues distances.

**Le sénateur Spivak:** La tendance ne peut être renversée que s'il devient plus rentable d'expédier des produits par chemin de fer que par camion, ce qui signifierait qu'il faudrait supprimer les subventions dont profite le secteur du camionnage. Lorsqu'on a démantelé le système de transport qui avait servi jusqu'ici les agriculteurs de l'Ouest, bien des gens ont d'abord recommandé au gouvernement de revoir toute sa politique en matière de transport. Voilà pourquoi nous nous retrouvons dans un tel pétrin.

**M. Richards:** J'aimerais préciser que notre association ne cherche pas à favoriser le transport par chemin de fer au détriment du transport par camion. Nous réclamons simplement des camions qui répondent aux normes de sécurité. Voilà notre mandat.

**Le sénateur Spivak:** Mais il faut nécessairement tenir compte des subventions.

**M. Richards:** Oui. Vous avez bien exposé le problème, sénateur.

**Le sénateur Adams:** Je me préoccupe de la limite fixée en ce qui concerne le nombre d'heures de conduite successives. La limite est de 13 heures. Cela inclut-il la pause-café ou s'agit-il de 13 heures d'affilée? C'est très long. Que dit le règlement?

**M. Richards:** C'est une question complexe. Il est question dans le règlement d'«heures consécutives». Je présume que cela signifie qu'on peut conduire un camion pendant 13 heures d'affilée. La moitié des entreprises de camionnage agit de façon très responsable et n'exige pas trop des camionneurs. On lit souvent dans la presse des reportages qui dénoncent les pratiques de certaines entreprises de camionnage et on entend aussi beaucoup de chauffeurs de camions formuler des plaintes à leur endroit. Les transporteurs exigent parfois que les camionneurs respectent à tout prix le délai de livraison, même si cela exige qu'ils dépassent la limite permise dans leur carnet de route.



**Senator Adams:** If they comply, are they paid a bonus?

I live in the east end of Ottawa. I expect to see big trucks on the road in the middle of the night, but I do not think it is acceptable for there to be so many of them on the road during rush hour. There should be a regulation to keep them off the main thoroughfares in cities during rush hour. One transport truck takes the space of three cars. Do you think we should regulate the hours during which they are allowed to drive in cities?

**Mr. Richards:** California does that. Perhaps a cost-benefit analysis should be done first. It is certainly worth looking at.

**The Chairman:** How are you funded?

**Mr. Richards:** We obtain funding from three sources: railway unions, the Railway Industry Association, and individuals. Two years ago we started without money. It took us two years of consultation to find that there was a level of interest and to go to potential sponsors to get some support.

We do not apologize for that. With the government pulling out of funding NGOs, you will find that many safety organizations must rely in one way or another on industrial funding.

**The Chairman:** I would hope that you would not be embarrassed about that. Do you consider spray and splash by trucks to be a serious problem for car drivers, or merely a nuisance?

**Mr. Richards:** The attitudinal surveys show that motorists identify this as a problem. I do not have my finger on statistical correlations, but even the perception of a risk becomes a road hazard, because people respond in those situations in ways you might not expect.

**The Chairman:** Could you explain that?

**Mr. Richards:** The presence of a truck on the road will sometimes affect the car drivers' behaviour because they feel vulnerable. They may change lanes abruptly or put on their brakes suddenly. For example, if you are passing a truck in a lot of spray and you get blinded, you may, in a panic, jam on the brakes, although there may be someone behind you. In other words, the presence of the truck might cause behaviour you do not expect.

**The Chairman:** Do you favour a minimum age for driving trucks?

**Mr. Richards:** I do not think you could impose a maximum age, because you would probably run into problems with the Charter of Rights. Critical in all of this, however, is the need for a

Évidemment, s'ils ont un accident, c'est eux qu'on blâme. S'ils refusent d'obtempérer, on les remplace.

**Le sénateur Adams:** S'ils livrent le chargement dans le délai prévu, touchent-ils une prime?

J'habite dans l'est d'Ottawa. Je m'attends à ce que les gros camions circulent sur les routes au milieu de la nuit, mais je trouve inacceptable qu'ils soient si nombreux sur ces mêmes routes à l'heure de pointe. Un règlement devrait leur interdire de circuler sur les grandes artères des villes pendant l'heure de pointe. Un camion de transport prend autant de place que trois voitures. Pensez-vous qu'on devrait interdire aux camions de circuler dans les villes à certaines heures?

**M. Richards:** La Californie le fait. Il faudrait sans doute d'abord évaluer l'incidence financière de cette mesure. C'est certainement une idée qui mérite d'être étudiée.

**Le président:** Comment votre organisme est-il financé?

**M. Richards:** Notre financement nous provient de trois sources: les syndicats des employés des chemins de fer, de l'Association de l'industrie ferroviaire et de particuliers. Au moment de sa création il y a deux ans, notre organisme n'avait pas un sou. Nous avons mis deux ans à découvrir que certains groupes étaient intéressés à nous financer.

Nous ne nous excusons pas d'avoir cherché des sources de financement à l'extérieur. Comme le gouvernement réduit les fonds qu'il accorde aux ONG, les organismes qui s'intéressent aux questions de sécurité doivent bien s'adresser aux entreprises pour obtenir du financement. J'espère bien que cela ne vous met pas mal à l'aise.

**Le président:** Pensez-vous vraiment que le fait pour les voitures d'être éclaboussées par les camions constitue un problème grave ou s'agit-il simplement d'un inconvénient?

**M. Richards:** Il ressort des enquêtes menées auprès des automobilistes que ceux-ci considèrent cela comme un problème. Je n'ai pas vraiment de statistique à vous donner là-dessus, mais le simple fait de percevoir un danger peut devenir source de danger étant donné que les gens ne réagissent pas toujours dans des cas semblables comme on s'y attendrait.

**Le président:** Pouvez-vous préciser ce que vous entendez par là?

**M. Richards:** Les automobilistes modifient parfois leur comportement lorsqu'ils se trouvent en présence d'un camion parce qu'ils se sentent menacés. Ils peuvent décider de changer abruptement de voie ou de freiner soudainement. Ainsi, si vous doublez un camion et que vous êtes aveuglé par l'eau qu'il projette sur votre voiture, pris de panique, vous pouvez soudainement freiner mais si quelqu'un vous suit. Autrement dit, la présence d'un camion peut amener un automobiliste à réagir de façon inattendue.

**Le président:** Pensez-vous qu'on devrait imposer un âge minimum en deçà duquel on ne pourrait pas conduire un camion?

**M. Richards:** Je ne pense pas qu'on pourrait fixer un âge maximum en raison de la Charte des droits. Il importe évidemment que la formation des camionneurs soit uniformisée à

national training standard. We need to weed out the bad operators. Statistics show that drivers have accidents when they are first hired. J.B. Hunt have raised their wages 35 per cent because they know that, if they keep a driver for more than one year, their accident rate goes down. It is important to have proper training and apprenticeships. Minimum age does not concern me as much as proper standards.

**The Chairman:** Does graduated licensing enter into this formula?

**Mr. Richards:** It probably does. It is a good idea — apprenticeships or graduated licensing.

**The Chairman:** You can be perfectly trained by the best truck driving school in the world and still be too young to get behind a 64-wheeler.

**Mr. Richards:** Younger drivers in general have higher accident rates because of more aggressive behaviour.

**Senator Adams:** Do check points simply check the weight of trucks?

**Mr. Richards:** They check for overweight vehicles. Occasionally they do mechanical fitness inspections, although I heard a driver who drives regularly from Toronto to Montreal say that in 10 years he has only been stopped once for the fitness test.

**Senator Adams:** Most of the time they are closed.

**The Chairman:** I would like to address the issue of the abuse of substances — drugs, alcohol and particularly barbiturates, or the type of drugs used to keep drivers awake, and which also leads to illegal log practices. Perhaps you could touch briefly on drug use. Should we have random mandatory drug testing, particularly of trans-border truckers, both provincial and national?

**Mr. Richards:** The people who drive internationally now have to do that in order to access the United States system.

The 30 or 40 per cent of carriers who are bad create an environment in which they are pressuring the drivers to perform, that is, stay awake longer. It is that kind of downward pressure from the dispatchers and shippers that is amplifying the problem with stimulant abuse.

For example, the penalty for delivering a truckload of auto parts late can be \$7,000 an hour.

**Senator Spivak:** Do they not have extra personnel? They require a person to stay up longer to do this because of the bottom line? If they hire more people, there is less profit, I guess.

**Mr. Richards:** It happens. Drivers have told us that they are told to drive an unsafe truck and deliver a load on time even if they exceed their log book to do so, or they will be replaced.

l'échelle nationale. Il faut se débarrasser des mauvais camionneurs. Les statistiques démontrent que ce sont les nouveaux camionneurs qui ont des accidents. La société J.B. Hunt a augmenté les salaires de ses camionneurs de 35 p. 100 parce qu'elle sait que si un camionneur reste à son service plus d'un an, il est susceptible d'avoir moins d'accident. Il importe cependant de donner une formation adéquate aux camionneurs et de prévoir des stages d'apprentissage à leur intention. Je ne tiens pas autant à un âge minimum qu'à des normes adéquates.

**Le président:** Faudrait-il aussi songer à délivrer les permis par étapes progressives?

**M. Richards:** Sans doute. C'est une bonne idée tout comme les stages d'apprentissage.

**Le président:** Vous pouvez sortir de la meilleure école de camionnage au monde et toujours être trop jeune pour conduire un camion de 64 pieds.

**M. Richards:** Les jeunes conducteurs ont tendance à avoir plus d'accidents parce qu'ils conduisent moins prudemment.

**Le sénateur Adams:** Vérifie-t-on seulement le poids des camions aux postes de contrôle?

**M. Richards:** On vérifie surtout le poids des véhicules, et à l'occasion on procède à une vérification mécanique. Je connais cependant un camionneur qui fait la navette entre Toronto et Montréal depuis 10 ans et qui dit n'avoir été arrêté qu'une seule fois pour une vérification mécanique.

**Le sénateur Adams:** La plupart des postes de contrôle sont de toute façon fermés.

**Le président:** J'aimerais que nous parlions des camionneurs qui consomment de l'alcool et des drogues, des barbituriques en particulier, pour demeurer éveillés, ainsi que des camionneurs qui falsifient leur carnet de route. Peut-être pourriez-vous nous dire quelques mots là-dessus. Devrions-nous obliger les camionneurs, en particulier ceux qui transportent des produits d'une province à l'autre ou à l'extérieur du pays, à se prêter au dépistage aléatoire des drogues?

**M. Richards:** Les camionneurs qui se rendent maintenant aux États-Unis doivent accepter ces tests.

Les mauvais transporteurs, qui composent de 30 à 40 p. 100 de ceux-ci, font des pressions visant à forcer les conducteurs à conduire plus d'heures. C'est en raison des pressions qu'exercent les répartiteurs et les expéditeurs que trop de camionneurs consomment des stimulants.

À titre d'exemple, l'amende à verser pour un chargement de pièces automobiles en retard est de 7 000 \$ l'heure.

**Le sénateur Spivak:** Ces entreprises n'ont-elles pas tout le personnel voulu? Si elles demandent à quelqu'un de demeurer éveillé aussi longtemps, c'est pour une question de sous. Je suppose que leurs bénéfices diminuent s'ils embauchent plus d'employés.

**M. Richards:** C'est parfois le cas. Des chauffeurs nous ont dit qu'on leur demande de conduire des camions qui ne répondent pas aux normes de sécurité et de livrer leur chargement même s'ils



**The Chairman:** A moment ago you used the figures 30 to 40 per cent.

**Mr. Richards:** That is not a statistic. It could be 5 per cent.

**The Chairman:** You do not know?

**Mr. Richards:** No, I do not.

**The Chairman:** That is an alarming figure. If it is anywhere near that number, we should ground them all and consider everything before we allow them back on the road.

**Mr. Richards:** We do know that last year 33 per cent of the trucks inspected had mechanical fitness problems that resulted in their being ordered out of service.

**Senator Spivak:** Is this in Ontario?

**Mr. Richards:** That is the national average. In terms of operators it is probably lower than that, because I expect that the bigger, more reputable operators have more vehicles in their fleets.

**The Chairman:** I wish we could keep you here longer, but we must go elsewhere. Thank you for appearing. We may call upon your expertise at a later date.

**Mr. Richards:** We would be pleased to hear from you. I will leave you a sample of our newsletter and a copy of our survey.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Richards.

The committee continued *in camera*.

doivent excéder la limite permise dans leur carnet de route sous peine de perdre leur emploi.

**Le président:** Il y a un instant, vous disiez que 30 à 40 p. 100 des entreprises de camionnage avaient recours à de telles pratiques.

**M. Richards:** Il ne s'agit pas d'une donnée statistique. Ce pourrait être 5 p. 100 d'entre eux qui le font.

**Le président:** Vous n'en êtes pas sûr?

**M. Richards:** Non.

**Le président:** C'est un chiffre alarmant. Si le pourcentage est vraiment aussi élevé, nous devrions empêcher tous les camions de circuler tant qu'ils n'auront pas été vérifiés.

**M. Richards:** Nous savons que l'an dernier, 33 p. 100 des camions ayant subi une vérification mécanique ont été mis hors service.

**Le sénateur Spivak:** En Ontario?

**M. Richards:** Il s'agit d'une moyenne nationale. Le pourcentage des entreprises à enfreindre les règles est sans doute inférieur à cela, car je soupçonne que les gros transporteurs de renom comptent plus de véhicules dans leur flotte.

**Le président:** J'aimerais que nous puissions continuer à vous poser des questions, mais nous devons partir. Nous vous remercions d'avoir bien voulu comparaître devant le comité. Nous ferons peut-être de nouveau appel à vous plus tard.

**M. Richards:** Nous serons heureux de vous être utiles. Je vais vous laisser un exemplaire de notre lettre de nouvelles ainsi que de notre sondage.

**Le président:** Je vous remercie, M. Richards.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.





APPENDIX 6050-Z.35/T1-6, «1»

5700720

6050-Z.35, T1-6, "1"

# **PRESENTATION TO THE SENATE SUB-COMMITTEE ON TRANSPORTATION SAFETY**

## **WORKPLACE ALCOHOL AND DRUG ISSUES IN CANADA**

**NOVEMBER 26, 1996**

**Barbara Butler & Associates Inc.**

# **POLICY DEVELOPMENT IN CANADA**

- ◆ Drug Use and Performance
- ◆ Recognition of Legal Liabilities
- ◆ U.S. Regulatory Requirements - Motor Carrier
- ◆ Pressure from Parent Companies
- ◆ Contractor Compliance Requirements

Barbara Butler & Associates Inc



# **ALCOHOL & OTHER DRUGS**

## **WHY ARE THEY USED AND ABUSED?**

- ◆ For medical/health reasons
- ◆ For recreational purposes, to get high, produce pleasure, euphoria
- ◆ To escape from reality (anxiety, depression, fear, loneliness)
- ◆ To prevent withdrawal symptoms

**PRIORITY IS ON RESPONSIBLE USE.**

Barbara Butler & Associates Inc

# CONSUMPTION PATTERNS

- ◆ Alcohol & drug use in Canada is not an epidemic, but use patterns are continually changing for specific drugs and certain populations.
- ◆ Substance use is at absolute levels that lead to:
  - unacceptable impacts on health & safety; and
  - high social and financial costs.
- ◆ In comparison to Americans:
  - a higher proportion of the population are classified as drinkers; and
  - levels of street drug use are lower.

Barbara Butler & Associates Inc



AADAC WORKPLACE STUDY, 1992  
TRANSPORTATION HIGHLIGHTS

	TRANSPORTATION INDUSTRIES	ALL INDUSTRIES
How many workers use alcohol?	79%	80%
How many workers drink 8-20 drinks per week? More than 21?	13% <1%	7% 2%
Average # of drinks per week?	3.9 drinks	3.6 drinks
How many workers drank on the job in the past 12 months?	2.4%	7%
How many used street drugs in the past 12 months?	11%	6.5%
Drug problem ext/mod serious in own workplace?	23%	10%
Alcohol problem ext/mod serious in own workplace?	24%	18%

## REPORTED EFFECTS IN THE WORKPLACE

- ◆ Canadian workplace surveys find substance abuse:
  - closely reflects general society;
  - is causing accidents & other negative effects; and
  - alcohol is the most frequently reported contributor.
- ◆ Employees rate of worker substance abuse an important contributing factor to safety risk.
- ◆ It can impact on such skills as:
  - motor function, concentration and reaction time;
  - sensory & perceptual ability; language functioning;
  - memory, planning and problem solving skills; and
  - decision making, attention, mood and motivation.

Barbara Butler & Associates Inc



# THE IMPACT AT WORK

- ◆ Increased accidents, absenteeism, compensation, sick benefits & insurance claims
- ◆ Turnover with recruiting and training costs
- ◆ Impact on corporate culture , morale & image
- ◆ Theft & trafficking
- ◆ Low quality products & services
- ◆ Loss of productivity
- ◆ Loss of human potential
- ◆ Corporate liability - employee & public safety/ environment

Barbara Butler & Associates Inc

## IMPACTS ON OPERATING SKILLS

- ◆ Alcohol use impacts reaction time, tracking, vision, attention, co-ordination & comprehension.
- ◆ **Marijuana** impairs or reduces short term memory, alters sense of time, reduces concentration, swift reactions & co-ordination.
- ◆ **Cocaine** creates restlessness, irritability, anxiety & sleeplessness.
- ◆ Other illicit drugs & medications also impact skills.

Barbara Butler & Associates Inc



# ALCOHOL AND PERFORMANCE

- ◆ Blood Alcohol Concentration (BAC) levels measure the amount of alcohol in the brain; even minimal amounts (low BACs) affect a body's functioning.
- ◆ At **.015%-.04% BAC** vision, information processing and performance of multiple tasks (cognitive skills) are affected.
- ◆ At **.04% BAC** these skills are seriously impaired.
- ◆ At **.04% to .1% BAC** co-ordination, balance and accuracy of sight are strongly affected.

Barbara Butler & Associates Inc

## MEDICATIONS

- ◆ Prescribed and over-the-counter medications can:
  - impact negatively on performance even when used as directed;
  - have even greater negative impact on health and performance when used in combination or with alcohol;
  - be addictive; and
  - cause withdrawal and hangover effects.
- ◆ Employees should determine the impacts before coming on the job.

Barbara Butler & Associates Inc



## CURRENT LAWS

- ◆ The Criminal Code/Provincial Highway Acts
- ◆ The Railway Safety Act
- ◆ The Aeronautics Act
- ◆ The Canada Shipping Act
- ◆ The Pilotage Act

Certain standards around alcohol & other drug use exist, but are they sufficient to ensure transportation safety is of the highest quality to meet the needs of Canada and Canadians?

Barbara Butler & Associates Inc

## LEGAL IMPLICATIONS

There are a variety of legal issues to consider when implementing an alcohol and drug policy, including:

- Vicarious liability / negligence; driver liability;
- Hosting responsibilities (social & business);
- Occupational Health & Safety / due diligence responsibilities;
- Human Rights Act and Code provisions & interpretations (BFOR / accommodation, testing);
- Wrongful dismissal actions; and
- Collective agreements; arbitral precedence.

Barbara Butler & Associates Inc.



## **STATUS OF CANADIAN GOVERNMENT ACTIVITIES**

- ◆ Canada's Drug Strategy; Canadian Centre on Substance Abuse.
- ◆ National Defence - military side.
- ◆ Corrections Canada - inmates.
- ◆ Transport Canada - regulations cancelled.
- ◆ Standards Council of Canada - laboratory certification process supported by Canadian Government.

Barbara Butler & Associates Inc.

## **STATUS OF U.S. GOVERNMENT ACTIVITIES**

- ◆ 1986 President's Commission on Organized Crime & Executive Order (public sector).
- ◆ Drug Free Workplace Act of 1988.
- ◆ Department of Transportation regulations for public and private sector employees, 1988.
- ◆ Omnibus Transportation Employee Testing Act, October 1991; regulations in 1993; effective January 1995/January 1996 for U.S. companies.

## **EFFECT: IMPLICATIONS FOR CANADIAN COMPANIES**

Barbara Butler & Associates Inc.



## U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION REGULATIONS

- ◆ Cover motor carrier, marine, rail, aviation, pipeline and mass transit.
- ◆ Employees in designated safety and security sensitive positions.
- ◆ Specific rules around use of alcohol.
- ◆ Requires testing for five drug groups & alcohol; consequences for failing or refusing a test.
- ◆ Employers must provide information on drug use & treatment resources, supervisor training etc.

Barbara Butler & Associates Inc

# **SUMMARY: U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION ALCOHOL AND DRUG TESTING REQUIREMENTS**

TYPE OF TESTING	HIGHWAYS	COAST GUARD'	RAIL	AVIATION
POST-ACCIDENT	A & D	A & D	A & D	A & D
PRE-EMPLOYMENT (SSP)	DRUG ONLY	DRUG ONLY	DRUG ONLY	DRUG ONLY
REASONABLE CAUSE	A & D	DRUG; ALCOHOL AUTHORIZED	A & D	A & D
RANDOM	A & D	DRUG	A & D	A & D
ON RETURN TO DUTY	A & /ORD	A & /ORD	A & /ORD	A & /ORD
FOLLOW-UP	A & /ORD	A & /ORD	A & /ORD	A & /ORD

1. Periodic testing also required.



## IMPLICATIONS FOR CANADIAN COMPANIES

- ◆ Rail:
  - U.S. based companies - full implementation
  - Canadian-based companies - Rule G, post accident/reasonable cause tests in U.S.
- ◆ Pipeline: Postponed indefinitely
- ◆ Coast Guard:
  - Canadian testing requirements postponed
  - U.S. will test after an accident in their waters
- ◆ Aviation: Guidelines for all foreign operations being developed through ICAO

Barbara Butler & Associates Inc

## **U.S. MOTOR CARRIER REGULATIONS: FOREIGN APPLICATION**

### **JULY 1, 1996:**

- ◆ Canadian-based employers that assign 50 or more drivers to operate a commercial motor vehicle in North America - considered a "large foreign employer."

### **July 1, 1997:**

- ◆ All other Canadian-based employers that have drivers entering the United States.

Barbara Butler & Associates Inc



## REGULATIONS COVER:

- ◆ Anyone in a safety-sensitive position required to operate a commercial motor vehicle (required to have a Commercial Drivers License);
- ◆ CDL drivers are drivers of motor vehicles:
  - with GVWR of 26,001 lbs. or more
  - designed to transport 16 or more people (including driver)
  - of any size placarded for transport of hazardous materials
- ◆ Includes regular employees, intermittent drivers, leased drivers and owner-operator contractors.

Barbara Butler & Associates Inc.

## PROHIBITED CONDUCT: ALCOHOL

- ◆ Driver can not report for, or remain on, duty involving safety-sensitive functions (SSF) with BAC of 0.02 or more; BAC > .04 - unqualified to drive.
- ◆ Cannot be on duty or operate a cmv while possessing beverage alcohol that is not part of a shipment, or used/possessed by bus passengers.
- ◆ Cannot use alcohol while performing SSF.
- ◆ Cannot perform SSF within 4 hours of alcohol use.
- ◆ Cannot use alcohol for 8 hours after an accident, or until testing occurs, in a post-accident situation.

Barbara Butler & Associates Inc.



## PROHIBITED CONDUCT: DRUGS

- ◆ Driver cannot report for duty, or remain on duty, involving safety-sensitive functions when any controlled substance is used (unless prescribed by a licensed medical practitioner who instructs that it will have no adverse effect on required skills).
- ◆ Cannot report for duty, remain on duty, or perform safety-sensitive functions after testing positive for drugs.
- ◆ Can be required to inform employers of any therapeutic drug use (not mandated).

Barbara Butler & Associates Inc.

## WHAT TO TEST FOR / WHEN TO TEST

- ◆ **Alcohol:** Initial screening and confirmation test with an evidential breath testing device (EBT). Other certified tests may be used for first screen.
- ◆ **Controlled Substances:** Urine specimen test for cocaine, marijuana, opiates, amphetamines and phencyclidine only; split sample collection.
- ◆ **When to Test:** Pre-employment, post-accident, random, reasonable suspicion, return-to-duty, follow-up.

Barbara Butler & Associates Inc.



# CONSEQUENCES

- ◆ **Controlled Substances:** Driver prohibited from performing safety-sensitive functions. Driver referred to SAP for instructions on rehabilitation measures.
- ◆ **Alcohol:** With test result of 0.02-0.039 BAC, driver cannot drive for 24 hours. With test result of 0.04 or more or any other violation, driver referred to SAP.
- ◆ **Refusal to Test:** Driver treated as though test results were positive.
- ◆ **Violation of Rules:** Motor carrier and/or driver can be declared out-of-service and fined up to \$10,000.

Barbara Butler & Associates Inc.

# **ALCOHOL AND DRUG TESTING PROCESS**

Identification of Testing Candidate

Collection: Breath & Urine

Chain of Custody Process

Laboratory Analysis

Medical Review

Reporting of Results

Barbara Butler & Associates Inc.



## ALCOHOL AND DRUG TESTING ACCURACY

- ◆ Depends entirely on the procedures used.
  - trained & qualified collection agent
  - initial screen & confirmation test by certified laboratory
  - medical review by qualified MRO
  - unbroken sample chain of custody
- ◆ The process is accurate provided qualified and experienced people are handling it.

Barbara Butler & Associates Inc.

## TESTING CIRCUMSTANCES

Companies may utilize testing in any of a number of circumstances:

- ◆ Pre-employment/assignment condition
- ◆ Investigative:
  - after an accident
  - with cause to believe someone is unfit
  - on return to duty after treatment or a violation
  - as part of a monitoring program
- ◆ Deterrence
  - random
  - unannounced (condition - continued employment)

Barbara Butler & Associates Inc



## WHAT THE RESULTS MEAN

- ◆ Drug Positive confirms recent use but not:
  - degree or timing of impairment;
  - frequency or pattern of use; or
  - whether dependency or “addiction” exists.
- ◆ To some degree, the individual was “under the influence” when the sample was collected.
- ◆ Alcohol Positive is more specific on degree & timing of impairment and whether the individual was “under the influence” at time of collection.  
Does not confirm:
  - frequency, pattern or legitimacy of use; or
  - presence of clinical dependency.

Barbara Butler & Associates Inc.

# COMPANY TESTING PROGRAMS

Every company program must be clear with respect to:

- Who will be tested
- Under what circumstances
- What technology will be used
- What substances will be tested for
- What the consequences of a positive test result or refusal to participate will be

Barbara Butler & Associates Inc.



# CONCERNS ABOUT TESTING

## ◆ Employee Concerns:

- Pure privacy - no good reason to request information; inability to isolate required information;
- Accuracy of the technique used;
- Possible testing for other medical conditions;
- Dissemination of sensitive information
- Affront to integrity - Implies mistrust, invasiveness;
- Potential for misuse - single out certain individuals.

## ◆ Employer Concerns:

- Safety/Liability;
- Fitness to perform a particular task;
- Deterrence from drug use.

Barbara Butler & Associates Inc.

# COMPONENTS OF A COMPREHENSIVE POLICY

Awareness/Education  
Programs

Access to Assistance  
EAP

Supervisor  
Training

Problem Identification/  
Policy Violation

Barbara Butler & Associates Inc.



## **PREVENTION: EDUCATION & AWARENESS**

- ◆ Employees should be provided with information on:
  - the policy and their responsibilities under it;
  - general information about alcohol & other drugs and their impacts on self, families and workplace;
  - where and how to access assistance; and
  - FHWA rules (as per requirements list).
- ◆ This can be through:
  - initial briefing on the policy;
  - articles in newsletters, brochures, videos;
  - other company-specific initiatives.

Barbara Butler & Associates Inc.

## **SUPERVISOR TRAINING**

- ◆ As front line agent of the company, they can both:
  - intervene at an early stage with a problem employee, and
  - handle crisis or “unfit for duty” situations.

**Success of the company program depends  
on proper training for supervisors.**

Barbara Butler & Associates Inc.



# EMPLOYEE ASSISTANCE PROGRAMS

- ◆ Provide assistance to workers with personal problems that affect their workplace performance.
- ◆ Comprehensive, neutral, confidential assessment of employee problems and referral to appropriate resources.
- ◆ Encourage early action to address problems before the issue becomes performance/disciplinary.
- ◆ Also provide advice to supervisors in dealing with employees with performance problems. Supervisors should be fully aware of their Company EAP Services and how to access them.

Barbara Butler & Associates Inc.

## THE NEED FOR PROGRAMS: THE NEED FOR BALANCE!

- ◆ Company programs need to balance health and safety (due diligence) and individual privacy.
- ◆ The perspectives of all stakeholders need to be understood.
- ◆ The appropriate mix between measures to control or deter use and commitment based approaches must be found in each company / industry.

Barbara Butler & Associates Inc



## ISSUES TO BE CONSIDERED

- ◆ Whether current legislation re. alcohol & drug use is meeting international standards.
- ◆ The need for a level playing field both in the motor carrier industry and between modes.
- ◆ How to ensure workplace testing programs are fair and accurate for employers and employees.
- ◆ How to include prevention initiatives as a component of company programs.
- ◆ How to ensure the highest and best public safety standards are met in Canada.

Barbara Butler & Associates Inc

ANNEXE 6050-z.35/t1-6, «1»

EXPOSÉ DEVANT LE  
SOUS-COMITÉ SÉNATORIAL  
DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS  
QUESTIONS RELATIVES À LA CONSOMMATION  
D'ALCOOL ET DE DROGUES AU TRAVAIL AU CANADA

LE 26 NOVEMBRE 1996

Barbara Butler & Associates Inc.



**ÉLABORATION DE POLITIQUES  
AU CANADA**

- ◆ Consommation de drogues et rendement
- ◆ Reconnaissance des responsabilités juridiques
- ◆ Exigences réglementaires en vigueur aux É.-U. - transport routier
- ◆ Pression de la part des sociétés mères
- ◆ Exigences de conformité de l'entrepreneur

Barbara Butler & Associates Inc.

## **ALCOOL ET AUTRES DROGUES POURQUOI EN FAIT-ON USAGE ET EN ABUSE-T-ON?**

- ♦ Pour des raisons médicales ou pour cause de maladie
- ♦ À des fins d'agrément, pour se sentir bien, pour se procurer une sensation de plaisir et d'euphorie
- ♦ Pour échapper à la réalité (anxiété, dépression, peur, solitude)
- ♦ Pour prévenir les symptômes de sevrage

**II EST PRIORITAIRE DE FAVORISER UNE CONSOMMATION RESPONSABLE.**

Barbara Butler & Associates Inc.



## HABITUDES DE CONSOMMATION

- ♦ La consommation d'alcool et de drogues au Canada n'a pas pris des proportions épidémiques, mais les habitudes de consommation changent continuellement en ce qui a trait à certaines drogues et à certaines couches de la population.
- ♦ La consommation de substances intoxicantes est une activité qui, à des niveaux absolus, entraîne :
  - des conséquences inacceptables pour la santé et la sécurité;
  - des coûts financiers et sociaux élevés.

### Comparativement aux Américains :

- une plus forte proportion de la population fait partie de la catégorie des buveurs;
- les niveaux de consommation de drogues illicites sont moins élevés

Barbara Butler & Associates Inc.

**ÉTUDE DE L'AADAC SUR LE MILIEU DE TRAVAIL - 1992**  
**FAITS SAILLANTS RELATIFS AUX TRANSPORTS**

	INDUSTRIES DES TRANSPORTS	TOUTES LES INDUSTRIES
Combien de travailleurs consomment de l'alcool?	79 %	80 %
Combien de travailleurs prennent entre 8 et 20 consommations par semaine?	13 %	7 %
Plus de 21?	< 1 %	2 %
N <sup>o</sup> moyen de consommations par semaine?	3,9 consommations	3,6 consommations
Combien de travailleurs ont consommé de l'alcool au travail au cours des 12 derniers mois?	2,4 %	7 %
Combien ont consommé des drogues illicites au cours des 12 derniers mois?	11 %	6,5 %
Peut-on dire qu'il y a un problème de consommation de drogues extrême ou modéré dans votre milieu de travail?	23 %	10 %
Peut-on dire qu'il y a un problème de consommation d'alcool extrême ou modéré dans votre milieu de travail?	24 %	18 %



## EFFETS SIGNALÉS AU TRAVAIL

- ◆ Les études réalisées en milieu de travail au Canada permettent de constater que la consommation de substances intoxicantes :
  - s'apparente étroitement à ce qu'elle est dans la société en général;
  - est la cause d'accidents et d'autres effets néfastes;
  - l'alcool est le facteur déterminant le plus fréquemment signalé.
- ◆ Le taux de consommation de substances intoxicantes chez les employés contribue grandement au risque pour la sécurité.
- ◆ Elle peut se répercuter sur des fonctions comme :
  - la fonction motrice, la concentration et le temps de réaction ;
  - les habiletés sensorielles et perceptuelles; la fonction langagière;
  - la mémoire, la capacité de planification et de résolution de problèmes;
  - la prise de décisions, l'attention, l'humeur et la motivation.

Barbara Butler & Associates Inc.

## LES RÉPERCUSSIONS AU TRAVAIL

- ◆ Nombre d'accidents accru, absentéisme, indemnisation, indemnités pour cause de maladie et réclamations d'assurances
- ◆ Roulement de personnel avec coûts de recrutement et de formation en conséquence
- ◆ Répercussions sur la culture, le moral et l'image de l'organisation
- ◆ Vol et trafic
- ◆ Produits et services de piètre qualité
- ◆ Perte de productivité
- ◆ Perte de potentiel humain
- ◆ Responsabilités de l'organisation - sécurité/environnement des employés et du public

Barbara Butler & Associates Inc.



## INCIDENCE SUR LA CAPACITÉ DE FONCTIONNEMENT

- ◆ La consommation d'**alcool** a une incidence sur le temps de réaction, la capacité de repérage, la vision, l'attention, la coordination et la compréhension.
- ◆ La **marijuana** perturbe ou réduit la mémoire à court terme, modifie la perception du temps, nuit à la concentration, à la vivacité des réactions et à la coordination.
- ◆ La **cocaine** crée de l'agitation, de l'irritabilité, de l'anxiété et de l'insomnie.
- ◆ D'autres drogues illicites et médicaments se répercutent aussi sur la capacité de fonctionnement.

Barbara Butler & Associates Inc.

## ALCOOL ET RENDEMENT

- ♦ Le taux d'alcoolémie mesure la quantité d'alcool dans le cerveau; même des quantités minimales (un faible taux d'alcoolémie) modifient le fonctionnement de l'organisme.
- ♦ À un **taux d'alcoolémie de 0,015-0,04 %**, la vision, le traitement de l'information et l'exécution de tâches multiples (habiletés cognitives) sont affectés.
- ♦ À un **taux d'alcoolémie de 0,04 %**, ces habiletés sont gravement affaiblies.
- ♦ À un **taux d'alcoolémie de 0,04 % à 0,1 %**, la coordination et l'équilibre et la clarté de la vision sont lourdement réduits.



## MÉDICAMENTS

- ◆ Les médicaments sur ordonnance et en vente libre peuvent :
  - avoir une incidence néfaste sur le rendement même lorsqu'ils sont pris conformément aux directives;
  - être encore plus nuisibles pour la santé et le rendement lorsqu'ils sont consommés en même temps ou avec de l'alcool;
  - créer une accoutumance;
  - occasionner des symptômes de sevrage et d'intoxication résiduelle.
- ◆ Les employés devraient en évaluer les effets avant de se présenter au travail.

## CONSÉQUENCES JURIDIQUES

Diverses aspects juridiques doivent être pris en considération au moment de mettre en oeuvre une politique en matière de consommation d'alcool et de drogues, notamment les suivants :

- . Responsabilité civile / négligence; responsabilité du conducteur;
- . Responsabilité d'hôte (social et commercial);
- . Hygiène et sécurité au travail / responsabilités de diligence raisonnable;
- . Dispositions et interprétation de la Loi sur les droits de la personne et du Code (EPJ / locaux, dépistage);
- . Mesures de congédiement injustifiées;
- . Conventions collectives; priorité arbitrale.

Barbara Butler & Associates Inc.



**MESURES ACTUELLES D'INTERVENTION  
DU GOUVERNEMENT CANADIEN**

- ♦ Stratégie canadienne antidrogue; Centre canadien de lutte contre les toxicomanies.
- ♦ Défense nationale - côté militaire.
- ♦ Services correctionnels du Canada - détenus.
- ♦ Transports Canada - règlements annulés.
- ♦ Conseil canadien des normes - processus d'agrément des laboratoires appuyé par le gouvernement canadien.

Barbara Butler & Associates Inc.

## LOIS ACTUELLES

- Le Code criminel / Lois provinciales sur la voirie
- La Loi sur la sécurité ferroviaire
- La Loi sur l'aéronautique
- La Loi sur la marine marchande du Canada
- La Loi sur le pilotage

Il existe certaines normes concernant la consommation d'alcool et d'autres drogues, mais sont-elles suffisantes pour faire en sorte que la sécurité dans les transports soit de la meilleure qualité possible pour satisfaire aux besoins du Canada et de sa population?

Barbara Butler & Associates Inc.



## MESURES ACTUELLES D'INTERVENTION DU GOUVERNEMENT AMÉRICAIN

- Commission du président de 1986 sur le crime organisé et décret (secteur public).
- Loi de 1988 pour interdire la drogue en milieu de travail.
- Règlement du département des transports de 1988 applicable aux employés des secteurs public et privé.
- Loi omnibus d'octobre 1991 sur le dépistage chez les employés des transports; règlement adopté en 1993; entrée en vigueur en janvier 1995/janvier 1996 pour entreprises américaines.

## CONSÉQUENCE : RÉPERCUSSIONS POUR LES ENTREPRISES CANADIENNES

Barbara Butler & Associates Inc.

## RÈGLEMENT DU DÉPARTEMENT AMÉRICAIN DES TRANSPORTS

- Applicable au transport routier, maritime, ferroviaire et aérien de même qu'au transport par pipeline et au transport en commun.
- Employés occupant des postes névralgiques sur le plan de la sécurité.
- Règles précises concernant la consommation d'alcool.
- Exige des tests de dépistage à l'égard de cinq groupes de drogue et d'alcool; conséquences en cas d'échec à un test ou de refus de subir un test.
- Les employeurs doivent fournir de l'information sur la consommation de drogues et sur les ressources de traitement, former leurs superviseurs, etc.

Barbara Butler & Associates Inc.



SOMMAIRE : EXIGENCES DU DÉPARTEMENT AMÉRICAIN DES TRANSPORTS  
EN CE QUI A TRAIT AUX TESTS DE DÉPISTAGE (ALCOOL ET DROGUES)

GENRE DE TEST	TRANSPORT ROUTIER	GARDE CÔTIÈRE <sup>1</sup>	TRANSPORT FERROVIAIRE	TRANSPORT AÉRIEN
APRÈS UN ACCIDENT	A ET D	A ET D	A ET D	A ET D
CONDITIONS PRÉALABLES À L'EMPLOI (POSTES NÉVRALGIQUES SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ)	DROGUE SEULEMENT	DROGUE SEULEMENT	DROGUE SEULEMENT	DROGUE SEULEMENT
MOTIF RAISONNABLE	A ET D	DROGUE; ALCOOL AUTORISÉ	A ET D	A ET D
AU HASARD	A ET D	DROGUE;	A ET D	A ET D
À LA REPRISE DES FONCTIONS	A ET/OU D	A ET/OU D	A ET/OU D	A ET/OU D
SUIVI	A ET/OU D	A ET/OU D	A ET/OU D	A ET/OU D

1. Des tests de dépistage périodiques sont également exigés.

<sup>1</sup> Test périodique également exigé.

## RÉPERCUSSIONS POUR LES ENTREPRISES CANADIENNES

- Transport ferroviaire :
  - Entreprises américaines - mise en oeuvre intégrale
  - Entreprises canadiennes - règle G, tests de dépistage après un accident/pour motif raisonnable aux É.-U.
- Transport par pipeline : remis indéfiniment
- Garde côtière :
  - Au Canada, on a remis l'adoption d'exigences en matière de tests de dépistage.
  - Aux É.-U., on procédera à des tests de dépistage après un accident dans les eaux territoriales.
- Transport aérien : Lignes directrices applicables à toutes les activités étrangères établies sous l'égide de l'OACI.

Barbara Butler & Associates Inc.



## **RÈGLEMENT AMÉRICAIN SUR LE TRANSPORT ROUTIER : APPLICATION AUX ENTREPRISES ÉTRANGÈRES**

### **1<sup>er</sup> JUILLET 1996 :**

- ♦ Les employeurs canadiens dont 50 chauffeurs ou plus conduisent des véhicules automobiles commerciaux en Amérique du Nord - considérés comme des «employeurs étrangers importants».

### **1<sup>er</sup> JUILLET 1997 :**

- ♦ Tous les autres employeurs canadiens dont les chauffeurs entrent aux États-Unis.

Barbara Butler & Associates Inc.

### PERSONNES VISÉES PAR LE RÈGLEMENT :

- ◆ Toute personne occupant un poste névralgique sur le plan de la sécurité qui est tenue de conduire un véhicule utilitaire (c.-à-d. obligatoirement titulaire d'un permis l'autorisant à conduire un véhicule utilitaire);
- ◆ Les titulaires de permis pour véhicules utilitaires conduisent des véhicules :
  - ayant un PNBV de 26 001 livres ou plus
  - conçus pour transporter 16 personnes ou plus (incluant le chauffeur)
  - de toute dimension placardés pour le transport de matière dangereuses
- ◆ Englobe les employés réguliers, les chauffeurs occasionnels et contractuels ainsi que les entrepreneurs propriétaires-exploitants.

Barbara Butler & Associates Inc.



## CONDUITE INTERDITE : ALCOOL

- ♦ Un chauffeur occupant des fonctions névralgiques sur le plan de la sécurité ne peut se présenter au travail ou demeurer en poste dès que son taux d'alcoolémie atteint 0,02; il lui interdit de conduire si ce taux dépasse 0,04.
- ♦ Ne peut demeurer en poste ou conduire un véhicule utilitaire s'il a de l'alcool en sa possession qui ne fait pas partie d'un chargement, ou si les passagers d'un autobus consomment de l'alcool ou en ont en leur possession.
- ♦ Ne peut consommer de l'alcool lorsqu'il s'acquitte de fonctions névralgiques sur le plan de la sécurité.
- ♦ Ne peut s'acquitter de fonctions névralgiques sur le plan de la sécurité dans les quatre heures suivant le moment où il a consommé de l'alcool.
- ♦ Ne peut consommer d'alcool dans les huit heures suivant un accident ou jusqu'à ce qu'il ait subi un test de dépistage après un accident.

Barbara Butler & Associates Inc.

## CONDUITE INTERDITE : DROGUES

- ◆ Un chauffeur occupant des fonctions névralgiques sur le plan de la sécurité ne peut se présenter au travail ou demeurer en poste s'il a consommé une substance contrôlée (à moins qu'un médecin agréé ne lui ait prescrit la substance en question et ne lui en ait confirmé l'innocuité).
- ◆ Ne peut se présenter au travail, demeurer en poste ou s'acquitter de fonctions névralgiques sur le plan de la sécurité après avoir obtenu un résultat positif à un test de dépistage de drogues.
- ◆ Peut être tenu d'informer ses employeurs, s'il faut usage d'une drogue à des fins thérapeutiques (non autorisées).

Barbara Butler & Associates Inc.



## QUOI DÉPISTER/QUAND LE FAIRE

- ♦ **Alcool** : Dépistage initial et test de confirmation avec un ivressomètre donnant des résultats probants. D'autres analyses agréées peuvent être utilisées pour le premier dépistage.
- ♦ **Substances contrôlées** : Analyse d'un échantillon d'urine pour dépister la cocaïne, la marijuana, les opiacés, les amphétamines et la phencyclidine seulement; prélèvement d'échantillons fractionnés.
- ♦ **Quand faire le dépistage** : Conditions préalables à l'emploi, après un accident, au hasard, doute raisonnable, reprise des fonctions, suivi.

Barbara Butler & Associates Inc.

## CONSÉQUENCES

- ♦ **Substances contrôlées** : Il est interdit au chauffeur d'exercer des fonctions névralgiques sur le plan de la sécurité. On l'oriente vers un PAS pour qu'il obtienne les directives nécessaires concernant les mesures de réadaptation.
- ♦ **Alcool** : Si le taux d'alcoolémie relevé se situe entre 0,02 et 0,039, le chauffeur ne peut conduire pendant 24 heures. Si son taux d'alcoolémie est de 0,04 ou plus ou s'il a commis une quelconque autre dérogation, il est orienté vers un PAS.
- ♦ **Refus de subir un test de dépistage** : Le chauffeur est traité comme si les résultats du test étaient positifs.
- ♦ **Dérogation aux règles** : Le transporteur et/ou le chauffeur peuvent être déclarés hors service et se voir imposer une amende pouvant aller jusqu'à 10 000 \$.

Barbara Butler & Associates Inc.



## **PROCESSUS DE DÉPISTAGE (ALCOOL ET DROGUES)**

Détermination des candidats devant subir un test

Prélèvement : haleine et urine

Processus de chaîne de possession

Analyse en laboratoire

Examen médical

Communication des résultats

Barbara Butler & Associates Inc.

## EXACTITUDE DES TESTS DE DÉPISTAGE (ALCOOL ET DROGUES)

- ◆ Repose strictement sur la procédure utilisée.
  - préposé aux prélèvements ayant les connaissances et la compétence nécessaires
  - dépistage initial et test de confirmation effectués par un laboratoire agréé
  - examen médical effectué par un médecin examinateur compétent
  - chaîne de possession de l'échantillon ininterrompue
- ◆ Le processus donne des résultats exacts dans la mesure où il est effectué par des personnes compétentes et expérimentées.

Barbara Butler & Associates Inc.



## CIRCONSTANCES POUVANT JUSTIFIER LE RECOURS À UN TEST DE DÉPISTAGE

Les entreprises peuvent recourir à un test de dépistage dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes :

- ◆ Conditions préalables à l'emploi/conditions d'affectation

- ◆ À des fins d'enquête :

- après un accident
- s'il y a des raisons de croire que quelqu'un n'est pas apte
- au retour au travail après un traitement ou une dérogation
- dans le cadre d'un programme de surveillance

- ◆ À des fins de dissuasion

- au hasard
- sans préavis (condition - emploi continu)

Barbara Butler & Associates Inc.

## SIGNIFICATION DES RÉSULTATS

- ◆ Un test de dépistage de drogue positif confirme la consommation récente mais non :
  - le degré ou le moment de l'affaiblissement des facultés;
  - la fréquence ou les habitudes de consommation;
  - s'il y a dépendance ou non.
- ◆ Dans une certaine mesure, la personne était «sous influence» lorsque l'échantillon a été prélevé.
- ◆ Un test de dépistage d'alcool positif est plus précis quant au degré et au moment de l'affaiblissement des facultés et quant à savoir si la personne était ou non «sous influence» au moment où l'échantillon a été prélevé.  
Ne confirme pas :
  - la fréquence, les habitudes ou la légitimité de la consommation;
  - la présence d'une dépendance clinique.

Barbara Butler & Associates Inc.



## PROGRAMMES DE DÉPISTAGE MIS EN OEUVRE PAR LES ENTREPRISES

Tout programme de dépistage mis en oeuvre par une entreprise doit établir clairement les aspects suivants :

- Qui subira un test de dépistage
- Dans quelle circonstance
- Quelle technique sera utilisée
- Quelle substance cherchera-t-on à dépister
- Quelles sont les conséquences d'un résultat positif à un test ou d'un refus de subir un test

Barbara Butler & Associates Inc.

## PRÉOCCUPATIONS RELATIVES AUX TESTS DE DÉPISTAGE

### ♦ Préoccupations de l'employé :

- Renseignements purement personnels - aucune bonne raison de demander l'information; incapacité d'isoler l'information requise;
- Exactitude de la technique utilisée;
- Possibilité que des tests soient effectués pour dépister d'autres états pathologiques;
- Divulgaration de renseignements à caractère délicat;
- Affront à l'intégrité - suppose de la méfiance, une incursion dans la vie privée;
- Possibilité d'utilisation abusive - prendre à partie certaines personnes.

### ♦ Préoccupations de l'employeur :

- Sécurité/responsabilité;
- Aptitude à s'acquitter d'une tâche particulière;
- Décourager la consommation de drogues.



**ÉLÉMENTS D'UNE  
POLITIQUE GLOBALE**

Programmes  
de sensibilisation/éducation

Formation  
des superviseurs

Identification du problème/  
Dérogation à la politique

Accès à de l'aide  
PAE

## PRÉVENTION : ÉDUCATION ET SENSIBILISATION

- ◆ Les employés doivent recevoir de l'information sur :
  - la politique et leurs responsabilités en vertu de celle-ci;
  - la consommation d'alcool et d'autres drogues et ses répercussions sur le principal intéressé, sa famille et son milieu de travail;
  - où et comment obtenir de l'aide;
  - règles de la FHWA (selon la liste des exigences).
  
- ◆ Cette information peut être transmise par le biais :
  - de séances d'information initiales sur la politique;
  - d'articles dans des communiqués, de brochures, de vidéos;
  - d'autres initiatives particulières à l'entreprise.

Barbara Butler & Associates Inc.



## FORMATION DES SUPERVISEURS

- ♦ À titre d'agent de première ligne de l'entreprise, ceux-ci peuvent :
  - intervenir rapidement auprès d'un employé à problème
  - intervenir en situation de crise ou lorsqu'un employé «n'est pas apte au travail».

**Le succès du programme de l'entreprise dépend  
de la pertinence de la formation offerte aux superviseurs.**

Barbara Butler & Associates Inc.

## PROGRAMMES D'AIDE AUX EMPLOYÉS

- ◆ Offrent de l'aide aux travailleurs ayant des problèmes personnels qui nuisent à leur rendement au travail.
- ◆ Permettent d'évaluer les problèmes de l'employé de façon globale, neutre et confidentielle et de l'orienter vers les ressources appropriées.
- ◆ Favorisent une intervention rapide pour régler les problèmes avant qu'ils n'influencent sur le rendement ou ne deviennent d'ordre disciplinaire.
- ◆ Offrent aussi des conseils aux superviseurs pour traiter avec les employés ayant des problèmes de rendement. Les superviseurs doivent être bien au courant des services d'aide aux employés de leur entreprise et de la façon de s'en prévaloir.

Barbara Butler & Associates Inc.



## UTILITÉ DES PROGRAMMES : ÉQUILIBRE NÉCESSAIRE!

- ♦ Les programmes des entreprises doivent parvenir à un équilibre entre la santé et la sécurité (diligence raisonnable) et la protection des renseignements personnels.
- ♦ Le point de vue de tous les intéressés doit être compris.
- ♦ Chaque entreprise/industrie doit chercher à en arriver à un compromis acceptable entre les mesures pour contrôler ou décourager la consommation et l'intervention axée sur l'engagement.

Barbara Butler & Associates Inc.

## QUESTIONS À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

- ◆ Si la loi actuelle en matière de consommation d'alcool et de drogue respecte les normes internationales.
- ◆ La nécessité d'uniformiser les règles du jeu dans l'industrie du transport routier ainsi que d'un mode de transport à l'autre.
- ◆ Comment s'assurer que les programmes de dépistage en milieu de travail sont justes et exacts pour les employeurs et les employés.
- ◆ Comment inclure des initiatives de prévention au nombre des éléments faisant partie des programmes mis en oeuvre par les entreprises.
- ◆ Comment s'assurer que les normes de sécurité du public les plus élevées et les meilleures sont respectées au Canada.

Barbara Butler & Associates Inc.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

**Tuesday, November 26, 1996**

Barbara Butler

*From the Railway Safety Act Review Committee:*

Maurice C. Engels, Former Chair;

Armand Goguen, Former Member.

*From NAV CANADA:*

Gilles Rodrigue, Assistant to the President, Safety and Quality;

Terry Kelly, Manager for Safety Policy.

*From the Canadian Automobile Association:*

Brian Hunt, President,

Richard J. Godding, Vice-president, Corporate and Public Affairs;

Rosalinda Weisbrod, Manager, Traffic Safety.

**Thursday, November 28, 1996**

*From the Canadian Coast Guard:*

Michael A. H. Turner, Acting Commissioner.

*From Canadians for Responsible and Safe Highways:*

Darrel Richards, Director, Research and Information.

**Le mardi 26 novembre 1996**

Barbara Butler

*Du Comité d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire:*

Maurice C. Engels, ancien président;

Armand Goguen, ancien membre.

*De NAV CANADA:*

Gilles Rodrigue, adjoint du président, Sécurité et contrôle de la qualité;

Terry Kelly, gestionnaire des politiques de sécurité.

*De l'Association canadienne des automobilistes:*

Brian Hunt, président,

Richard J. Godding, vice-président, Affaires corporatives et publiques;

Rosalinda Weisbrod, chef, Sécurité de la circulation.

**Le jeudi 28 novembre 1996**

*De la Garde côtière canadienne:*

Michael A.H. Turner, commissaire par intérim.

*De Canadians for Responsible and Safe Highways:*

Darrel Richards, directeur, Recherche et information.





Second Session  
Thirty-fifth Parliament, 1996

Deuxième session de la  
trente-cinquième législature, 1996

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Standing Senate Committee on  
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des  
Transports et des communications*

*Proceedings of the Subcommittee on*

*Délibérations du sous-comité de la*

# Transportation Safety      Sécurité des transports

*Chair:*  
The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

*Président:*  
L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

Monday, December 2, 1996

Le lundi 2 décembre 1996

Issue No. 3

Fascicule n° 3

The State of Transportation Safety in Canada

L'état de la sécurité des transports au Canada

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chairman*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	St. Germain, P.C.
* Lynch-Staunton (or Berntson)	
* <i>Ex Officio Members</i>	
(Quorum 3)	

## LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

*Président:* L'honorable J. Michael Forrestall

*Vice-président:* L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	St. Germain, c.p.
* Lynch-Staunton (ou Berntson)	
* <i>Membres d'office</i>	
(Quorum 3)	



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

YELLOWKNIFE, Monday, December 2, 1996

(6)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 9:40 a.m. this day in Yellowknife, Northwest Territories, the Chairman, the Honourable J. Michael Forrester, presiding.

*Members of the subcommittee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrester, and St. Germain. (4)

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

**WITNESSES:**

*From the Department of Transportation, Government of the Northwest Territories:*

The Honourable Jim Antoine, Minister;

Pietro De Bastiani, Executive Assistant to the Minister;

Daniel Auger, Assistant Director, Program Development.

*From the City of Yellowknife:*

David Lovell, Mayor.

*From the Northern Air Transport Association:*

Rod Wood, President;

Don Douglas, Executive Director;

Paul Laserich, Director.

*From the Northwest Territories Airlines:*

Mike Muldoon, Manager, Flight Safety.

*From First Air:*

Kevin Elke, Chief Pilot.

The witnesses from the Department of Transportation made a statement and answered questions.

The witness from the City of Yellowknife made a statement and answered questions.

The witnesses from the Northern Air Transportation Association made a statement and answered questions.

At 12:29 p.m., the meeting was suspended.

At 2:06 p.m., the meeting resumed.

**PROCÈS-VERBAUX**

YELLOWKNIFE, le lundi 2 décembre 1996

(6)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 40 aujourd'hui, à Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest), sous la présidence de l'honorable sénateur J. Michael Forrester (*président*).

*Membres du sous-comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrester et St. Germain. (4)

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité examine l'état de la sécurité des transports au Canada conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

**TÉMOINS:**

*Du ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest:*

L'honorable Jim Antoine, ministre;

Pietro De Bastiani, chef de cabinet du ministre;

Daniel Auger, sous-directeur, Élaboration des programmes.

*De la Ville de Yellowknife:*

David Lovell, maire.

*De la Northern Air Transport Association:*

Rod Wood, président;

Don Douglas, directeur exécutif;

Paul Laserich, directeur.

*De Northwest Territories Airlines:*

Mike Muldoon, directeur, Sécurité des vols.

*De First Air:*

Kevin Elke, chef pilote.

Les témoins du ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest font une déclaration et répondent aux questions.

Le témoin de la Ville de Yellowknife fait une déclaration et répond aux questions.

Les témoins de la Northern Air Transportation Association font une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 29, le sous-comité suspend ses travaux.

À 14 h 06, le sous-comité reprend ses travaux.

The witness from the Northwest Territories Airlines made a statement and answered questions.

The witness from First Air made a statement and answered questions.

At 3:23 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

Le témoin de Northwest Territories Airlines fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin de First Air fait une déclaration et répond aux questions.

À 15 h 23, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du sous-comité,*

Timothy Ross Wilson

*Clerk of the Subcommittee*



## EVIDENCE

YELLOWKNIFE, Monday, December 2, 1996

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 a.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

**Senator J. Michael Forrestall** (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

**The Chairman:** The group in front of you, gentlemen, is a subcommittee of the Standing Committee on Transport and Communications of the Senate of Canada. Our concern is safety in transportation, and not just the problems that we face today — because they are ongoing and they are with us day by day — but those in the mid- and long-term future. How do we envision transportation in the year 2025? It is hard not to look back ten years, let alone look ahead more than two or three. It is very difficult, but it is a challenge that we throw out to you.

We are pleased to have with us today a delegation from the Department of Transportation of the Government of the Northwest Territories, headed by the minister, who we are grateful has found time to be with us. Glancing at his presentation, it is indeed comprehensive.

This morning I will ask Senator Willie Adams, who is much better known to all of you than I am, to take the chair. I am a Nova Scotian; Senator Bacon, from Quebec, is the chairman of the standing committee; Senator Gerry St. Germain, who is a pilot, has been a member of the Senate for several years now and former privy councillor. I would ask you to introduce your side but first, I will call on Senator Adams to take the chair.

**Hon. Willie Adams** (*Deputy Chairman*) in the chair.

**The Deputy Chairman:** This morning, as I walked to the hearing here at Katimavik B, it reminded me of the time when I was an MLA in Keewatin from 1970 and 1974 and the system that we used to have here in Yellowknife in the old days, walking back and forth between the Yellowknife Inn and the Elks Hall. Every year, we used to have a Commissioner's Ball at the Elks Hall and bring in the RCMP band from Edmonton. Today, it has changed quite a bit. The legislature now has its own building here in Yellowknife, and all of its members are elected.

When I was an MLA in Keewatin, the members of the legislature were appointed by the then Minister of Indian Affairs. The largest number we had appointed to the legislature was half of the total number of members. Today, we have a fully elected legislature with 24 members.

We have eight official languages and offer translation and everything here. I have been here before for the official opening of the new legislature building. Our members will be looking at the building at noon today. It may be different from the

## TÉMOIGNAGES

YELLOWKNIFE, le lundi 2 décembre 1996

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 40, pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

**Le sénateur J. Michael Forrestall** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**Le président:** Messieurs, vous avez devant vous les membres d'un sous-comité du comité permanent des transports et des communications du Sénat du Canada. Dans le cadre de notre étude, nous nous intéressons à la sécurité des transports, non seulement aux problèmes immédiats — sur lesquels nous butons jour après jour — mais aussi aux problèmes à moyen et à long terme. Comment envisageons-nous les transports en l'an 2025? S'il est déjà difficile de faire une rétrospective des dix dernières années, il l'est encore plus de voir au-delà des deux ou trois prochaines années. Pareil examen est très difficile. Cependant, c'est le défi que nous vous lançons.

Nous accueillons avec plaisir aujourd'hui une délégation du ministère des Transports du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest dirigée par le ministre, auquel nous sommes reconnaissants d'avoir pris la peine de venir aujourd'hui. À première vue, son exposé a effectivement l'air très complet.

Ce matin, je demanderai au sénateur Willie Adams, que vous connaissez tous beaucoup mieux que moi, d'occuper le fauteuil. Moi, je viens de la Nouvelle-Écosse; le sénateur Bacon, qui vient du Québec, préside le comité permanent; le sénateur Gerry St. Germain, qui est pilote, est membre du Sénat depuis plusieurs années maintenant et a déjà fait partie du Conseil privé. Je vous demanderai de vous présenter, mais, auparavant, je prierais le sénateur Adams de bien vouloir prendre le fauteuil.

**L'honorable Willie Adams** (*vice-président*) prend le fauteuil.

**Le vice-président:** Alors que je marchais, ce matin, pour me rendre ici, à l'immeuble Katimavik B, je me suis rappelé l'époque, entre 1970 et 1974, où j'étais député territorial à Keewatin et l'habitude que nous avions ici, à Yellowknife, de faire la navette à pied entre le Yellowknife Inn et Elks Hall. Chaque année avait lieu dans le Elks Hall le bal du commissaire au son de l'orchestre de la GRC, venu tout spécialement d'Edmonton. Les choses ont beaucoup changé depuis lors. L'Assemblée législative a maintenant son propre hôtel à Yellowknife, et tous ses membres sont élus.

Or, quand j'étais membre de l'Assemblée législative à Keewatin, les membres de cette assemblée étaient nommés par le ministre des Affaires indiennes. Je me souviens d'un moment où la moitié des membres avaient été ainsi nommés. Aujourd'hui, l'assemblée tout entière, qui compte 24 membres, est élue.

Nous avons huit langues officielles et nous offrons les services d'interprétation, et tout le reste. Je suis déjà venu ici auparavant pour l'inauguration officielle du nouvel hôtel de l'Assemblée législative. Les membres du sous-comité visiteront cet hôtel, à

Senate chamber in Ottawa, what we call the Red Chamber, but we are looking forward to our visit.

Thank you very much for coming here this morning. Please introduce your staff.

**Mr. Jim Antoine, Department of Transportation, Government of the Northwest Territories:** I should like to welcome Senator Adams back, as well as Senator St. Germain, who has visited us previously. For those of you who are here for the first time, I should like to wish you a good stay here in the Northwest Territories.

I am a member of the Legislative Assembly for the constituency of Nahendeh. That is the southwestern part of the Northwest Territories, Nick Sibbiston's constituency. I am the Minister of the Department of Transportation for the Government of the Northwest Territories. I also have two other responsibilities. I am the Minister of Aboriginal Affairs, as well as Minister for Safety and Public Service.

With me today are Mr. Bob Doherty, Deputy Minister, Department of Transportation; Daniel Auger, Assistant Director for Program Development and Standards for the Arctic Airport Division; and Pietro de Bastiani, my Executive Assistant.

We are here today to make a presentation on behalf of the Department of Transportation.

**The Deputy Chairman:** Do you have a brief to present to us, or do you want us to ask questions?

**Mr. Antoine:** We have quite a lengthy presentation, but the north being a very unique place, we feel that it is important that I go through this whole document. If there are any questions, I will be prepared to answer them after I have completed my presentation.

The Department of Transportation of the Government of the Northwest Territories appreciates deeply the opportunity to make this submission to you on issues related to transportation safety.

Providing transportation services in the Canadian north is a big challenge. The Northwest Territories covers one-third of the land area of Canada. Within this vast area, there are 60 communities. The majority of these communities do not have road access. Their only means of year-round transportation is by air. They rely on once-a-year marine resupply of fuel and dry cargo during the short open water season in late summer.

Transportation safety and reliability must be given the highest priority in the north because of the long distances between points of origin and destination, the remoteness of many of the destinations, and the harsh climate. Indeed, providing safe and reliable transportation infrastructure and services is a fundamental objective of the Department of Transportation in all of our activities.

midi. Ce n'est peut-être la Chambre du Sénat d'Ottawa, ce que nous appelons la Chambre rouge, mais nous anticipons avec plaisir cette visite.

Je vous remercie beaucoup d'être venus ce matin. Je vous saurais gré de nous présenter les personnes qui vous accompagnent.

**M. Jim Antoine, ministre des Transports, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest:** Je tiens tout d'abord à souhaiter la bienvenue à nouveau au sénateur Adams, ainsi qu'au sénateur St. Germain, dont ce n'est pas la première visite ici. À ceux qui viennent ici pour la première fois, j'aimerais souhaiter un bon séjour dans les Territoires du Nord-Ouest.

Je représente à l'Assemblée législative la circonscription de Nahendeh, située dans la partie sud-ouest des Territoires du Nord-Ouest, celle-là même que représentait Nick Sibbiston. Je suis ministre des Transports du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. J'assume aussi la responsabilité de deux autres portefeuilles, soit les affaires autochtones, ainsi que la sécurité et la fonction publique.

Je suis accompagné aujourd'hui de M. Bob Doherty, sous-ministre des Transports, de Daniel Auger, directeur adjoint de l'Élaboration des programmes et des normes pour la Division des aéroports de l'Arctique, et de Pietro de Bastiani, mon adjoint exécutif.

Nous sommes venus aujourd'hui vous faire un exposé au nom du ministère des Transports.

**Le vice-président:** Avez-vous un mémoire à nous présenter ou préférez-vous répondre à des questions?

**M. Antoine:** Notre exposé est fort long, mais le Nord étant ce qu'il est, il importe à notre avis de vous le présenter point par point, après quoi, si vous avez des questions, j'y répondrai volontiers.

Le ministère des Transports du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest vous est profondément reconnaissant de l'avoir invité à vous faire un exposé sur les questions liées à la sécurité des transports.

La prestation de services de transport dans le Nord canadien est un défi de taille. Les Territoires du Nord-Ouest représentent un tiers de la superficie du Canada. Dans cette vaste étendue, on dénombre 60 collectivités. La majorité d'entre elles ne sont pas reliées par des routes. Leur seul moyen de transport à l'année est l'avion. Une fois par année, des navires viennent renouveler leurs stocks de carburant et de marchandises sèches, durant la courte saison de navigation, vers la fin de l'été.

Dans le Nord, la priorité numéro un est la sécurité et la fiabilité des transports, en raison des longues distances à parcourir, de l'éloignement de nombreuses destinations et de la rigueur du climat. En fait, l'offre de services et d'une infrastructure de transport sécuritaires et fiables est une préoccupation fondamentale du ministère des Transports, dans tout ce qu'il fait.



Both the federal and territorial governments have major roles in transportation safety in the Northwest Territories. The Department of Transportation of the Government of the Northwest Territories manages 52 public airports. We have 2,200 kilometres of all-weather roads, 1,300 kilometres of winter roads, and marine facilities in the major communities, mainly in the east.

On behalf of the federal government, Transport Canada is responsible for safety regulation in air transportation, such as airport certification, security, air navigation; in marine transportation, such as ship safety, ice regime classification; and in interprovincial and interterritorial trucking, such as the National Safety Code, transportation of dangerous goods, and vehicle standards.

Fisheries and Oceans Canada and the Canadian Coast Guard's responsibilities in the north include icebreaking, marine navigation aids, hydrographic surveys, marine radio communication, search and rescue, pollution response, small boat safety, and northern resupply ports.

I will briefly discuss how the federal and territorial governments can address, individually and cooperatively, the main transportation safety issues in the highway, air, and marine modes of transportation in the Northwest Territories.

Dealing with the national highway system, a significant highway safety issue is the low standard of the national highway segment in the Northwest Territories.

Of the 2,200 kilometres of all-weather road in the Northwest Territories, 560 kilometres are part of the national highway system. This national highway connects the capital of Yellowknife and the community of Hay River to northern Alberta and points south. These highways are the lifeline of these two communities, along with the other communities located en route. In addition, more remote communities also rely on these highways, as goods and services are transhipped through Yellowknife and Hay River.

The resource sector also relies heavily on the national highway. Yellowknife is the access point for the Slave Geologic Province, a mineral-rich region that extends from Yellowknife north to the Arctic coast in a band several hundred kilometres wide. There are five of the seven mines currently operating in the Northwest Territories situated within this region. Giant, Con and Ptarmigan are located in Yellowknife at the end of the National Highway, and Colomac and Lupin are located north of Yellowknife. Both of these remote mines depend on the annual construction of winter roads connecting them to the national highway system.

North America's first diamond mine, owned and operated by BHP Diamonds, will also be serviced via the national highway and winter road.

Tant le gouvernement fédéral que le gouvernement territorial ont un rôle important à jouer dans la sécurité des transports dans les Territoires du Nord-Ouest. Le ministère des Transports du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest gère 52 aéroports publics et il s'occupe aussi de 2 200 kilomètres de routes praticables toute l'année, de 1 300 kilomètres de chemins d'hiver et des installations marines des grandes collectivités, situées surtout dans l'Est.

Pour le compte du gouvernement fédéral, Transports Canada assume la responsabilité de la réglementation de la sécurité du transport aérien, par exemple la délivrance de certificats aux aéroports, la sécurité et la navigation aérienne; en transport marin, il s'occupe par exemple de la sécurité des navires et de la classification du régime de glaces; enfin, dans le transport par camion interprovincial et interterritorial, il voit entre autres au Code national de sécurité, au transport des matières dangereuses et aux normes relatives aux véhicules.

Pêches et Océans Canada ainsi que la Garde côtière canadienne ont pour responsabilités, dans le Nord, le brisage des glaces, les aides à la navigation marine, les relevés hydrographiques, les communications radio maritimes, les opérations de recherche et de sauvetage, les interventions en cas de pollution, la sécurité des petites embarcations et les ports de ravitaillement du Nord.

J'aborderai maintenant avec vous la façon dont les gouvernements fédéral et territorial peuvent prendre en charge, individuellement et conjointement, les grands dossiers de la sécurité des transports par voie de terre, d'air et d'eau dans les Territoires du Nord-Ouest.

Pour ce qui est du réseau routier national, un dossier important de sécurité est la faible norme s'appliquant au tronçon de la route nationale situé dans les Territoires du Nord-Ouest.

Des 2 200 kilomètres de routes praticables à l'année qui sillonnent les Territoires du Nord-Ouest, 560 kilomètres font partie du réseau routier national. Cette route nationale relie la capitale Yellowknife et la collectivité de Hay River au nord de l'Alberta et à des points situés plus au sud. Ces routes sont le cordon ombilical des deux collectivités, de même que des autres agglomérations longeant la route entre les deux. De plus, d'autres collectivités éloignées dépendent aussi de ces routes, puisque leurs biens et services passent par Yellowknife et Hay River.

Le secteur primaire de l'économie dépend aussi beaucoup de la route nationale. Yellowknife est le point d'accès à la province géologique des Esclaves, une région riche en minéraux qui s'étend vers le nord à partir de Yellowknife jusqu'à la côte de l'Arctique sur une bande de plusieurs centaines de kilomètres de largeur. Cinq des sept mines actuellement en exploitation dans les Territoires du Nord-Ouest se trouvent dans cette région. Ainsi, les mines Giant, Con et Ptarmigan sont à Yellowknife, au bout de la route nationale, alors que les mines Colomac et Lupin se trouvent plus au nord. Les deux dernières mines, plus éloignées, dépendent de la construction annuelle de chemins d'hiver pour les relier au réseau routier national.

La première mine de diamants d'Amérique du Nord, propriété et exploitation de BHP Diamonds, comptera elle aussi sur la route nationale et les chemins d'hiver.

The national highway in the Northwest Territories is not up to standard. In fact, the Northwest Territories has the only gravel sections in the entire national highway system in Canada. The Mackenzie River crossing is the only river crossing in the national highway system where there is no permanent structure. There is no bridge to serve the traffic. The ferry service is interrupted briefly during the winter freeze-up and for three to four weeks during the spring thaw and breakup. The result is inefficiencies in terms of lost time and high vehicle operating costs, poor safety records, reduced opportunities for tourism, and higher costs for doing business.

The Department of Transportation has an aggressive program to upgrade these sections. However, the task is very large and will not be completed until 2010, given the current proposed expenditures.

The department has estimated that it would cost approximately \$90 million to finish the reconstruction of the national highway system — that is, the section between Rae and Yellowknife. An additional \$75 million would be required to construct a bridge across the Mackenzie River to eliminate the need for a ferry and the disruption in traffic.

A national highway program with funding from the federal government is required to accelerate the reconstruction of the Northwest Territories section of the national highway system. This would upgrade several sections of the national highway system which are not up to standard, thereby improving safety for highway users.

In developing a national highway program, remote regions such as the Northwest Territories must receive special consideration. It would be quite inequitable if funding priorities for a national highway program are determined mainly on the basis of traffic volumes. Equal weight must be given to the needs of remote regions for safe and reliable roads which provide access to trade and tourism opportunities in underdeveloped regions of Canada.

Regarding road safety programs, the Northwest Territories shares the same road safety concerns as noted in southern Canada. These include issues such as impaired driving, seat belt usage, and proper use of child restraint systems.

In keeping with the directives of the Canadian Council of Motor Transport Administrators, the department has developed a comprehensive transportation safety strategy to address safety issues. Current activities include working with an interagency group to combat impaired driving by following the CCMTA STRID, Strategy To Reduce Impaired Driving, recommendations; promotion of the PARTY program, Prevent Alcohol and Risk-Related Trauma in Youth; promotion of SADD, Students Against Drinking and Driving; enforcement of large vehicle safety regulations; and promotion of seat belt and child restraints.

La route nationale traversant les Territoires du Nord-Ouest n'est pas conforme à la norme. En fait, c'est dans les Territoires du Nord-Ouest que l'on trouve les seuls tronçons en gravier de tout le réseau routier national du Canada. Le fleuve Mackenzie est le seul point du réseau routier national où il n'y a pas de structure permanente pour le franchir. Il n'y a pas de pont. Le service de traversier est brièvement interrompu durant la période de gel et pendant trois à quatre semaines, durant le dégel et la débâcle. Cette interruption fait perdre du temps, gonfle les frais d'exploitation des véhicules, nous donne une piètre feuille de route en matière de sécurité, nuit au tourisme et rend l'activité commerciale plus coûteuse.

Le ministère des Transports a mis en place un programme dynamique visant à améliorer ces tronçons. Toutefois, la tâche est énorme. Il ne prévoit pas l'achever avant l'an 2010, au rythme des dépenses actuellement projetées.

Le ministère a évalué qu'il en coûterait approximativement 90 millions de dollars pour finir la reconstruction du réseau routier national... soit du tronçon reliant Rae et Yellowknife. Il faudrait débloquer une autre tranche de 75 millions de dollars pour construire un pont franchissant le fleuve Mackenzie en vue d'éliminer le recours au traversier et l'interruption de la circulation.

Si l'on veut accélérer la reconstruction du tronçon situé dans les Territoires du Nord-Ouest, il faudra mettre en place un programme auquel contribuerait le gouvernement fédéral. Nous pourrions ainsi améliorer plusieurs tronçons du réseau national qui ne sont pas conformes à la norme et améliorer, par la même occasion, la sécurité de ceux qui l'utilisent.

Dans l'élaboration d'un programme de route nationale, il faudra porter une attention spéciale aux régions éloignées comme les Territoires du Nord-Ouest. Il serait très inéquitable d'établir les priorités de financement de pareil programme en fonction essentiellement du débit de circulation. Il faut accorder un poids égal au besoin qu'ont les régions éloignées de routes sécuritaires et fiables afin de faciliter le commerce et le tourisme dans les régions sous-développées du Canada.

Quant aux programmes de sécurité routière, les Territoires du Nord-Ouest ont les mêmes préoccupations que le sud du pays, par exemple la conduite avec facultés affaiblies, le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation de sièges d'auto pour enfants.

En conformité avec les directives du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, soit du CCATM, le ministère a adopté une stratégie globale visant à régler les questions de sécurité. Parmi ses activités courantes, il travaille, de concert avec un groupe inter-agences de lutte contre la conduite en état d'ébriété, à l'adoption des recommandations faites par le CCATM dans sa stratégie à cette fin (STRID), à la promotion du programme de prévention de la consommation d'alcool et des traumatismes qu'elle cause chez les jeunes, à la promotion du SADD — un groupe d'étudiants contre la conduite en état d'ébriété —, à l'application du règlement de sécurité s'appliquant aux poids lourds et à la promotion du port de la ceinture de sécurité et de dispositifs de protection pour enfants.



For the development of these safety-related programs, the department relies heavily on the direction and advice provided by national organizations such as the CCMTA. These programs are then tailored to suit the needs of the north.

In this regard, the department encourages Transport Canada to continue with the compilation and presentation of national safety-related statistics. This provides valuable information in the development of appropriate safety programs and in the determination of their effectiveness.

I will now turn to the National Safety Code. The Department of Transportation implements and enforces the standards for commercial trucks and buses as provided in the National Safety Code.

The department believes that uniformity in commercial vehicle operating standards across all North American jurisdictions must be pursued. The department supports ongoing federal efforts in this regard and will continue to work in partnership with Transport Canada and other provincial/territorial jurisdictions to ensure that highways in the Northwest Territories are safe.

In relation to air transportation and airport infrastructure, in general, airports in the Northwest Territories have a good safety record. The Department of Transportation's basic objective continues to be that all airports meet and operate in accordance with Transport Canada's airport certification and safety standards.

In recent years, the department has made significant strides in eliminating certification deficiencies. This is due, in part, to the financial assistance obtained from the federal government as part of two 50/50 cost-sharing agreements. These agreements include the Airport Construction Contribution Agreement and the Strategic Transportation Improvement Agreement, STIA.

While significant strides have been made towards safer airports, more needs to be done. At the present time, three public airports in the territories do not meet Transport Canada's standards for certification. These airports are located in the communities of Nahanni Butte, Colville Lake, and Grise Fiord. These communities are isolated year-round except for air transportation.

Several other airports remain in conflict with community land use. In both Pangnirtung and Clyde River, the airport is actually located such that pedestrian and vehicular traffic regularly cross the runway. This is a safety concern for the department.

The department will be submitting applications to Transport Canada under the Airports Capital Assistance Program for funding to correct these and other safety-related deficiencies. It is hoped that Transport Canada will look favourably on these applications, especially considering the reliance on air transportation in the north and the serious nature of the safety-related deficiencies and the department would like to see a federal cost-sharing agreement to complete the programs started in the two previous agreements.

Pour l'élaboration de ces programmes de sécurité, le ministère mise énormément sur l'orientation et les conseils fournis par les organismes nationaux comme le CCATM. Les programmes sont ensuite adaptés aux besoins particuliers du Nord.

À cet égard, le ministère encourage Transports Canada à continuer de réunir et de présenter des données statistiques nationales sur la sécurité. Cette statistique représente pour lui une source précieuse d'informations en vue de l'aider à élaborer des programmes de sécurité pertinents et d'en évaluer l'efficacité.

Passons maintenant au Code national de sécurité. Le ministère des Transports met en oeuvre et fait respecter les normes relatives aux poids lourds commerciaux et aux autocars prévues dans le Code national de sécurité.

Selon le ministère, il faut poursuivre les efforts visant à uniformiser les normes d'exploitation des véhicules commerciaux à l'échelle de l'Amérique du Nord. Le ministère appuie les efforts soutenus du gouvernement fédéral à cet égard et continuera de collaborer avec Transports Canada et avec d'autres compétences provinciales ou territoriales pour faire en sorte que les routes des Territoires du Nord-Ouest soient sécuritaires.

En ce qui concerne le transport aérien et l'infrastructure aéroportuaire, en règle générale, les aéroports des Territoires du Nord-Ouest ont une bonne feuille de route en matière de sécurité. Le ministère des Transports continue d'avoir pour objectif premier que tous les aéroports satisfassent aux normes d'homologation et de sécurité de Transports Canada et qu'ils soient exploités en conformité avec celles-ci.

Depuis quelques années, le ministère a fait d'importants progrès en vue de combler les lacunes du régime de délivrance des certificats en raison, en partie, de l'aide financière obtenue du gouvernement fédéral dans le cadre de deux ententes de partage des coûts à égalité. Ces ententes comprennent notamment l'accord de contribution à la construction d'aéroports et l'accord d'amélioration des transports stratégiques.

Bien que l'on ait considérablement amélioré la sécurité des aéroports, il n'est pas question de s'asseoir sur ses lauriers. Actuellement, trois aéroports publics des territoires ne satisfont pas aux normes d'homologation de Transports Canada, soit ceux de Nahanni Butte, de Colville Lake et de Grise Fiord. N'était le transport aérien, ces collectivités seraient entièrement coupées du reste du monde.

Plusieurs autres aéroports demeurent en conflit avec l'utilisation des terres faite par les collectivités. Tant à Pangnirtung qu'à Clyde River, l'aéroport est en réalité aménagé de telle façon que des piétons et des véhicules sont régulièrement obligés de traverser la piste. Cette question préoccupe le ministère.

Dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le ministère demandera à Transports Canada des fonds en vue de corriger ces lacunes et d'autres problèmes de sécurité. Il espère recevoir une réponse favorable, compte tenu surtout de l'importance du transport aérien dans le Nord et de la gravité des lacunes. De plus, le ministère aimerait signer avec le gouvernement fédéral un accord de partage des coûts en vue de mener à terme les programmes amorcés dans le cadre des deux accords précédents.

Regarding aircraft refuelling regulations, the department has noted a number of safety incidents related to aircraft refuelling operations. To ensure these activities are undertaken safely, the department would encourage Transport Canada to develop policy or guidelines for the safe refuelling of aircraft.

The next area is air navigation services. Air navigation services, formerly provided by Transport Canada and now by NAV CANADA, are critical to air safety in the north because of the severe climate in which air carriers must operate, the remoteness of communities, and the high dependence on air transportation. Air navigation services must not be compromised in the name of fiscal restraint.

The department administers the Community Airport Radio Stations, CARS, component of air navigation services in the Northwest Territories on behalf of NAV CANADA. The department had been asking Transport Canada not to convert CARS to the Automated Weather Observation Station, AWOS, as a cost-saving measure. The special operating conditions of the north require the greater reliability associated with the human component of CARS.

In the interest of public safety, the department will continue to ask NAV CANADA to maintain CARS as a minimum standard for the industry until such time as the AWOS technology has advanced so that it provides the same information that CARS observers would provide.

It is also noted that four airports that presently receive scheduled air traffic — that is, Lutsel K'e, Wha Ti, Rae Lakes and Snare Lakes — do not have CARS. The department will be asking NAV CANADA to provide funding to operate these stations. The department will be seeking the support of Transport Canada in this regard.

With regard to airport security, the current Transport Canada regulations require security screening of passengers for flights destined out of the territory. In addition, security is also required to ensure that passengers who have checked in cannot mix with other terminal users.

The department will be lobbying Transport Canada to exempt the north from these regulations. The department believes that there is no significant threat that would justify the expense associated with the security.

For passengers destined to points south, it is proposed that screening be conducted after disembarking. This would be welcomed by the air carriers as a cost-saving measure, since it would eliminate some of the duplication in security screening services.

The department has recognized the need for research on cold weather pavements. Research could lead to improved pavement designs which could improve air transportation safety. Pavement research topics include minimizing the negative effects of the freeze-thaw cycles and permafrost degradation, runway surface

En ce qui concerne le règlement d'avitaillement des aéronefs, le ministère a remarqué que plusieurs incidents survenus durant de telles opérations compromettent la sécurité. Le ministère encouragerait donc Transports Canada à élaborer une politique ou des lignes directrices visant à assurer la sécurité de l'avitaillement.

Le point suivant concerne les services de navigation aérienne. Ces services auparavant fournis par Transports Canada et maintenant assurés par NAV CANADA sont cruciaux pour la sécurité aérienne dans le Nord en raison du dur climat auquel font face les transporteurs aériens, de l'isolement des collectivités et de leur forte dépendance à l'égard du transport aérien. Il ne faudrait pas sacrifier les services de navigation aérienne à l'autel des compressions budgétaires.

Le ministère administre, pour le compte de NAV CANADA, les stations radio d'aéroport communautaire (le CARS), un volet des services de navigation aérienne dans les Territoires du Nord-Ouest. Il a demandé à Transports Canada de ne pas abolir le CARS en faveur des stations automatisées AWOS pour réduire les coûts. Les conditions spéciales d'exploitation dans le Nord exigent la plus grande fiabilité que procurent les observations visuelles.

Dans l'intérêt de la sécurité publique, le ministère continuera de demander à NAV CANADA de garder en place le CARS comme norme minimale jusqu'à ce que la technologie AWOS ait suffisamment évolué qu'elle produit les mêmes renseignements que les actuelles observations visuelles.

On fait aussi remarquer que quatre aéroports qui accueillent actuellement un trafic aérien régulier — c'est-à-dire Lutsel K'e, Wha Ti, Rae Lakes et Snare Lakes — ne sont pas dotés d'une station radio d'aéroport communautaire. Le ministère demandera à NAV CANADA de verser des fonds en vue d'y exploiter de telles stations. À cette fin, il cherchera à obtenir l'appui de Transports Canada.

Pour ce qui est de la sécurité des aéroports, le règlement actuel de Transports Canada exige un contrôle de sécurité des passagers montant à bord de vols vers des destinations situées à l'extérieur du territoire. De plus, il faut un service de sécurité pour faire en sorte que les passagers prêts à l'embarquement ne puissent être en contact avec les autres utilisateurs des terminaux.

Le ministère entreprendra des démarches auprès de Transports Canada en vue de faire exempter le Nord de ces règlements. Il est en effet convaincu que le risque n'est pas assez grand pour justifier la dépense associée à ces mesures.

Pour ce qui est des passagers s'envolant vers le Sud, il est proposé que le contrôle de sécurité ait lieu au débarquement. Les transporteurs aériens feraient bon accueil à une telle mesure qui réduirait leurs coûts, puisqu'elle éliminerait un certain doublement des services de contrôle de sécurité.

Le ministère a reconnu la nécessité d'effectuer de la recherche sur des chaussées propres au temps froid. De telles recherches pourraient aboutir à une chaussée améliorée qui accroîtrait la sécurité du transport aérien. Parmi les points à étudier, on note la réduction au minimum des effets négatifs qu'ont les cycles de gel



friction under various weather conditions, and pavement design alternatives.

The department is looking to share the cost of this research with stakeholders and will be approaching the federal government. Federal funding could be integrated with existing federal research programs such as the National Research Council and research could identify ways and means of improving safety at airports through improved airport pavement designs.

Concerning global positioning systems, the department is excited about the efficiencies that the new navigation systems will provide, since providing these services in the north is expensive. The department would like to encourage Transport Canada to test and certify these new technologies as quickly as possible. The department is willing to test these technologies at airports in the Northwest Territories.

On marine transportation, for the majority of the Arctic communities and for all the communities in the new territory of Nunavut, marine transportation is the only means of resupply. In addition, marine transportation will play an ever-increasing role in the development and export of minerals from the north.

There is also considerable marine activity by local boaters in pursuit of recreation, hunting, and fishing activities. The department operates a program for the construction of infrastructure in communities to facilitate these activities.

Marine activities also include vehicle ferry operations on the Northwest Territories highway system. The department operates five ferries at major river crossings.

The federal Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard have the sole responsibility for icebreaker support and hydrographic surveys in the Arctic.

The Government of the Northwest Territories is extremely concerned that the federal government downsizing and cutbacks in these programs may jeopardize not only the safety of marine transportation in the Arctic but also future mineral development prospects of both Nunavut and the western territory.

The next area of concern is small boat safety. The drowning rate in the Northwest Territories is the highest in Canada, at an average of almost 15 drowning deaths per year. Of these, an average of seven deaths per year involve boating mishaps. Something must be done to reduce this rate.

With funding obtained from the Canadian Coast Guard, the department has implemented a Small Boat Safety Awareness Program. The main objective is to educate the public on small boat safety issues. The target audience is elementary school children, along with the territorial Hunters and Trappers Association and boating clubs. Partners in this program include other Government of the Northwest Territories departments, the

et de dégel et la dégradation du pergélisol, le coefficient de frottement de piste sous diverses conditions météorologiques et de nouveaux revêtements de chaussée.

Le ministère envisage la possibilité de partager le coût de cette recherche avec ceux qui ont un enjeu dans ce dossier et il pressentira le gouvernement fédéral à cet égard. Les fonds fédéraux pourraient être intégrés aux programmes de recherche fédérale existants, par exemple à ceux du Conseil national de recherches, et la recherche pourrait permettre de repérer des moyens d'améliorer la sécurité aux aéroports grâce à des chaussées mieux adaptées au climat.

Quant au système de positionnement global, les gains d'efficacité que permettront de réaliser les nouveaux systèmes de navigation soulèvent l'enthousiasme du ministère, étant donné le coût élevé de la prestation de ces services dans le Nord. Le ministère aimerait encourager Transports Canada à faire l'essai de ces nouvelles technologies et à les homologuer au plus tôt. Le ministère est disposé à en faire l'essai aux aéroports des Territoires du Nord-Ouest.

Le transport maritime est le seul moyen de ravitaillement de la majorité des collectivités de l'Arctique et de toutes les collectivités du nouveau territoire du Nunavut. De plus, il jouera un rôle de plus en plus grand dans la mise en valeur et l'exportation des minéraux du Nord.

Les plaisanciers locaux sont également très actifs dans le domaine des loisirs, de la chasse et de la pêche. Pour faciliter pareilles activités, le ministère a mis sur pied un programme de construction de l'infrastructure dans les collectivités.

Les activités maritimes comprennent également le transbordement de véhicules sur le réseau routier des Territoires du Nord-Ouest. Le ministère exploite cinq transbordeurs à d'importants passages de cours d'eau.

Le ministère des Pêches et Océans et la Garde côtière canadienne ont la responsabilité du déglacage et des relevés hydrographiques dans l'Arctique.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest s'inquiète considérablement du fait que les réductions effectuées par le gouvernement fédéral dans ces programmes risquent de mettre en péril non seulement la sécurité du transport maritime dans l'Arctique, mais aussi les futures exploitations minières au Nunavut et dans le Territoire de l'Ouest.

La sécurité des petites embarcations est également un sujet de préoccupation. En moyenne, il y a chaque année 15 p. 100 de décès par noyade dans les Territoires du Nord-Ouest, ce qui est le pourcentage le plus élevé au Canada. Sur ce chiffre, sept décès en moyenne par an se produisent par suite d'accidents nautiques. Il faut faire quelque chose pour diminuer ce pourcentage.

Grâce à un financement de la Garde côtière canadienne, le ministère a mis sur pied un programme de sensibilisation à la sécurité des petites embarcations dont le principal objectif consiste à sensibiliser le public aux questions de sécurité liées aux petites embarcations. Ce programme vise les enfants des écoles élémentaires, ainsi que la Hunters and Trappers Association territoriale et les clubs nautiques. D'autres ministères du

Department of National Defence, the RCMP, the Canadian Red Cross, and Sports North.

The department believes that education will reduce the number of small boat accidents and drowning deaths. The department encourages the federal government, particularly the Canadian Coast Guard, to maintain funding levels for this essential public education program.

The Canadian Coast Guard provides icebreaking services in Arctic waters. Icebreaking and escorting commercial ships through ice-infested waters are required by shippers involved with community and mine resupply activities.

The Canadian Coast Guard is reducing icebreaker service in the western and eastern Arctic.

The department is concerned that northern stakeholders have not been properly consulted about these proposed changes. The department is also concerned about the possible effect that the proposed reduction in service will have on the safety and reliability of marine transportation in Arctic waters.

The department would like to see full consultation with all northern stakeholders prior to making decisions on changes to icebreaking services to ensure that northerners' concerns can be addressed. In this vein, we are pleased to note that the Canadian Coast Guard has established an Arctic Marine Advisory Board to consult with stakeholders and will have its first meeting later this week in Yellowknife.

The territorial government urges the Senate Subcommittee on Transportation Safety to emphasize to the federal government that the Arctic is an underdeveloped region of Canada and therefore must be accorded special consideration when decisions about federal marine programs are taken. Inadequate transportation services will hamper development of our economy and maintain our dependence on federal transfer payments.

On the Canadian Hydrographic Service, hydrographic charts are required for safe and efficient marine transportation. Unfortunately, modern hydrographic charts are not available for many areas of the north. The grounding in the summer of 1996 of a German cruise ship in the Arctic is an example of what can happen without modern hydrographic charts.

The Canadian Hydrographic Service of the Department of Fisheries and Oceans is mandated with providing hydrographic charting to support safe marine transportation.

Over the past several years, the department has partnered with the CHS and industry to prove the viability of marine transportation corridors in the north and the development of modern hydrographic charts.

gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, le ministère de la Défense nationale, la GRC, la Croix-Rouge canadienne et Sports North participent à ce programme.

Le ministère est convaincu qu'une telle sensibilisation diminuera le nombre d'accidents de petites embarcations et abaissera le pourcentage de noyades. Le ministère encourage le gouvernement fédéral, notamment la Garde côtière canadienne, à continuer de financer ce programme essentiel d'éducation du public.

La Garde côtière canadienne offre des services de déglacage dans les eaux de l'Arctique. Le déglacage et l'escorte des navires commerciaux dans les eaux envahies par les glaces sont des services essentiels pour les expéditeurs qui assurent le réapprovisionnement des collectivités et des mines.

La Garde côtière canadienne diminue ses services de déglacage dans l'Arctique de l'Ouest et de l'Est.

Le ministère s'inquiète que l'on n'ait pas consulté, comme il l'aurait fallu, les personnes intéressées dans le Nord au sujet de ces changements proposés. Le ministère s'inquiète également de l'effet possible de la réduction proposée du service sur la sécurité et la fiabilité du transport maritime dans les eaux de l'Arctique.

Le ministère aimerait que l'on consulte les personnes intéressées dans le Nord avant toute prise de décision sur des changements au service de déglacage pour que les préoccupations de ces personnes soient prises en compte. À cet égard, nous sommes heureux de souligner que la Garde côtière canadienne a mis sur pied un conseil consultatif maritime pour l'Arctique pour consulter les intéressés; la première réunion doit avoir lieu cette semaine à Yellowknife.

Le gouvernement territorial encourage vivement le sous-comité de la sécurité des transports à souligner au gouvernement fédéral que l'Arctique est une région sous-développée du Canada et qu'il faut par conséquent lui accorder une attention spéciale lorsque l'on prend des décisions au sujet des programmes maritimes fédéraux. Des services de transport insuffisants entraveront le développement de notre économie et maintiendront notre dépendance à l'égard des paiements de transfert fédéraux.

J'aborde maintenant la question du Service hydrographique du Canada. La sécurité et l'efficacité des transports maritimes dépendent de cartes hydrographiques. Malheureusement, les cartes hydrographiques de beaucoup de régions du Nord ne sont pas à jour. L'échouement dans l'Arctique d'un navire de croisière allemand au cours de l'été de 1996 est un exemple de ce qui peut arriver si l'on ne dispose pas de cartes hydrographiques à jour.

Le Service hydrographique du Canada du ministère des Pêches et Océans a le mandat de fournir des cartes hydrographiques afin d'assurer la sécurité du transport maritime.

Ces quelques dernières années, le ministère a conclu un partenariat avec le Service hydrographique du Canada et l'industrie pour améliorer la viabilité des couloirs de transports maritimes dans le Nord et la mise à jour de cartes hydrographiques.



Unfortunately, however, federal cutbacks are negatively affecting the hydrographic work in the Arctic. The department would encourage the federal government to maintain financial support for the Canadian Hydrographic Service. Modern hydrographic charts are essential to marine transportation, one of the basic and most efficient modes of transportation in the north. These charts facilitate both the safe resupply of communities and are required for the safe development of the mineral resources.

We have a number of recommendations. First, on highways, a national highway program with funding from the federal government is required to accelerate the reconstruction of the Northwest Territories section of the national highway system. This would eliminate several sections of National Highway System which are not up to standard, thereby improving safety for highway users.

The Department of Transportation of the Government of Northwest Territories encourages Transport Canada to continue compiling and presenting national safety-related statistics. This provides valuable information in the development of appropriate safety programs and in the determination of their effectiveness.

The department supports ongoing federal efforts to develop uniform large vehicle safety regulations and is prepared to work in partnership with Transport Canada and other provincial/territorial jurisdictions to develop uniformity.

Second, concerning air travel, the department requests that Transport Canada fund safety-related air infrastructure improvements required at airports in the north from its Airports Capital Assistance Program. The department would also like to see a new federal cost-sharing agreement to complete the upgrading of Arctic airports to certification standards, a job started in two previous cost-sharing agreements.

The department encourages Transport Canada to develop policy or guidelines for the safe refuelling of aircraft.

The department also requests that NAV CANADA provide special consideration for the north in the provision of air navigation services. These services are critical to air safety in the north because of the severe climate in which air carriers must operate, the remoteness of communities, and the high dependency on air transportation. Air navigation services must not be compromised in the name of fiscal restraint. As a minimum, community airport radio stations should be provided at all airports with scheduled air traffic.

The department requests exemption for airport security regulations to allow carriers to screen passengers headed to southern Canada on disembarking.

The department requests that the federal government cost-share research related to cold weather pavements.

Finally, the department encourages Transport Canada to test and certify new air navigation technologies as quickly as possible. The

Malheureusement toutefois, les restrictions fédérales ont un effet négatif sur le travail hydrographique dans l'Arctique. Le ministère encourage le gouvernement fédéral à continuer d'appuyer financièrement le Service hydrographique du Canada. Il est essentiel d'avoir des cartes hydrographiques à jour pour le transport maritime, l'un des modes de transport de base des plus efficaces dans le Nord. Ces cartes facilitent le réapprovisionnement sécuritaire des collectivités et sont indispensables à l'exploitation des ressources minérales.

Nous avons plusieurs recommandations à faire. Tout d'abord, au sujet des routes, il faut un programme routier national financé par le gouvernement fédéral pour accélérer la reconstruction de la partie du réseau routier national qui se trouve dans les Territoires du Nord-Ouest. Cela éliminerait plusieurs sections du réseau routier national qui ne sont pas satisfaisantes, améliorant ainsi la sécurité des usagers.

Le ministère des Transports du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest encourage Transports Canada à poursuivre la compilation et la présentation de statistiques nationales en matière de sécurité. Ces précieux renseignements permettent de mettre au point des programmes de sécurité pertinents et de déterminer leur efficacité.

Le ministère appuie les efforts fédéraux constants qui visent à assurer l'uniformité des règlements de sécurité des gros véhicules et est prêt à travailler en partenariat avec Transports Canada et d'autres compétences provinciales/territoriales pour arriver à cette uniformité.

Deuxièmement, au sujet du transport aérien, le ministère demande que Transports Canada finance l'amélioration des infrastructures aériennes sécuritaires nécessaires dans les aéroports dans le Nord à même son Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Le ministère aimerait également un nouvel accord fédéral de partage des coûts pour terminer le relèvement des normes de certification des aéroports de l'Arctique, travail entamé dans le cadre de deux accords antérieurs de partage des coûts.

Le ministère encourage Transports Canada à mettre au point des politiques ou des directives relatives au ravitaillement sécuritaire des avions.

Le ministère demande également que NAV CANADA prête une attention spéciale aux services de navigation aérienne dans le Nord. Ces services sont essentiels à la sécurité aérienne dans le Nord, en raison du climat rigoureux, de l'éloignement des collectivités et du fait que l'on dépend fortement du transport aérien. Il ne faut pas sacrifier les services de navigation aérienne uniquement à des questions de restrictions financières. Il faudrait, à tout le moins, doter tous les aéroports qui ont un trafic aérien régulier de stations radio.

Le ministère demande une exemption des règlements de sécurité d'aéroport pour permettre aux transporteurs de contrôler les passagers à destination du sud du Canada à leur arrivée.

Le ministère demande que le gouvernement fédéral partage les coûts de la recherche sur les chaussées dans les régions froides.

Enfin, le ministère encourage Transports Canada à tester et certifier de nouvelles technologies de navigation aérienne le plus

department is willing to test these technologies at airports in the Northwest Territories.

There are four recommendations in the marine area.

First, the department encourages the federal government, particularly the Canadian Coast Guard, to maintain funding levels for the Small Boat Safety Awareness Program.

Second, the department requests that the Department of Fisheries and Oceans consult with all northern stakeholders prior to making decisions on changes to icebreaking services to ensure that northerners' concerns can be addressed.

Third, the department urges the federal government to maintain financial support for the Canadian Hydrographic Service. Modern hydrographic charts are essential to marine transportation, one of the basic and most efficient modes of transportation in the north.

Fourth, the department urges this Senate Subcommittee on Transportation Safety to emphasize to the federal government that the Arctic is an underdeveloped region of Canada and, therefore, must be accorded special consideration when decisions about federal programs are taken.

With that, Mr. Chairman, I thank the Senate committee for its attention. I will be pleased to answer any questions that the committee may have, and we will provide the committee members with any additional information that they wish to have.

**The Deputy Chairman:** Thank you for an interesting brief.

**Senator St. Germain:** First, I should like to thank the minister and his staff for coming here this morning and presenting to us a comprehensive brief which covers all the aspects of concern here. A lot of thought has gone into it and we thank you for that.

My questions gravitate more towards the air side, because it is something with which I am more familiar.

I have a question regarding to marine transportation. How important is this factor of transportation in regards to the development of the resources? Is it tied into organizations like BHP, the diamond scenario? You put a fair amount of emphasis on marine, but is air not the predominant method of travel? Could you enlighten me, please?

**Mr. Antoine:** Thank you, especially for the question regarding resource development and specifically on BHP.

Yes, a lot of air traffic is involved in the exploration phase of the whole BHP mine exploration, but a lot of ground transportation is also required. This occurs in the winter months, when all the lakes are frozen. An ice road is created and all the different materials and supplies that are required to do the work in the BHP area, which is north of here, are transported over that road.

rapidement possible. Le ministère est prêt à tester ces technologies dans des aéroports des Territoires du Nord-Ouest.

Nous avons quatre recommandations dans le domaine maritime.

Premièrement, le ministère encourage le gouvernement fédéral, notamment la Garde côtière canadienne, à continuer de financer le Programme de sensibilisation à la sécurité des petites embarcations.

Deuxièmement, le ministère demande que le ministère des Pêches et océans consulte toutes les personnes intéressées dans le Nord avant de prendre des décisions au sujet de changements à apporter aux services de déglacage afin que les préoccupations de ces personnes soient prises en compte.

Troisièmement, le ministère incite le gouvernement fédéral à continuer de financer le Service hydrographique du Canada. Il est essentiel d'avoir des cartes hydrographiques à jour dans le domaine du transport maritime, l'un des modes de transport de base et des plus efficace dans le Nord.

Quatrièmement, le ministère recommande vivement au sous-comité de la sécurité des transports de souligner au gouvernement fédéral que l'Arctique est une région sous-développée du Canada et qu'il faut par conséquent lui accorder une attention spéciale lorsque l'on prend des décisions au sujet des programmes fédéraux.

C'est ainsi que se termine mon exposé, monsieur le président. Je remercie le comité sénatorial de son attention et serai heureux de répondre à toute question que les membres du comité pourraient poser; nous leur donnerons par ailleurs tout renseignement supplémentaire dont ils pourraient avoir besoin.

**Le vice-président:** Merci pour votre exposé intéressant.

**Le sénateur St. Germain:** J'aimerais tout d'abord remercier le ministre et son personnel d'être venus ici ce matin pour nous présenter un exposé complet qui aborde tous les points de préoccupation. Nous vous remercions d'avoir autant réfléchi à la question.

Mes questions visent essentiellement le transport aérien, puisque c'est ce que je connais mieux.

J'ai une question à propos du transport maritime. Quelle est l'importance de ce mode de transport pour ce qui est de l'exploitation des ressources? Est-il lié à des organisations comme BHP — je veux parler des diamants? Vous mettez l'accent sur le transport maritime, mais le transport aérien n'est-il pas le mode prédominant de transport? Pourriez-vous me donner plus d'éclaircissements à ce sujet?

**M. Antoine:** Merci, surtout pour la question relative à l'exploitation des ressources et à BHP.

Effectivement, la phase exploration de toute l'exploration minière BHP exige beaucoup de trafic aérien, mais aussi beaucoup de transport routier, pendant l'hiver, lorsque tous les lacs sont gelés. On construit une route de glace sur laquelle sont transportés tous les matériaux et fournitures nécessaires au travail à effectuer dans la région de BHP, située au nord d'ici.



The majority of the heavy material that goes in and comes out is transported by winter road. At this time, companies are beginning to build ice roads and ensuring that the ice is thick enough to be able to hold the heavy trucks that are required to go into that area.

There is a fair amount of air traffic. Charter planes are also going there. BHP operations has built their own airstrip in their exploration area and are flying in fairly large aircraft to move people around and some supplies in and out during the summer months.

In relation to marine transportation, we have two mines in the north, one up on Cornwallis Island, the Polaris mine, and the Nanisivik mine in the Baffin area. These two mines require marine resupply every summer. They take the ore concentrate out of there as well and there is a requirement to provide a means of transport for it.

In the future, there is interest for further mineral exploration in the north where, eventually, there will be a requirement to have all the necessary charts, routes, and hydrographic charts developed for those areas.

**Senator St. Germain:** You said that the airports located in the communities of Nahanni Butte, Colville Lake and Grise Fiord do not meet up to the standards for certification. Is this something geographical? What is the problem there? Why have they not been able to get certified?

**Mr. Antoine:** Nahanni Butte is one of the communities in my constituency. It is a small strip that was developed some years ago. It is in a bad location. Lack of funding is a factor. If there was adequate funding for it, then we could relocate it so that it would be in a more suitable place and would remain the required length and width.

Colville Lake is a small community north of Norman Wells, which requires it to remain the standard length and width.

As for Grise Fiord, I was in Grise Fiord on November 18. That is the first time I saw sunrise and sunset at the same time. That is an interesting community. The community is located such that it is right along the coast and there is a high cliff behind it. When you are landing in an aircraft, you have to head toward the cliff and turn and land at the last minute. The geographical composition predisposes it to be that way.

I think the community is looking at changing the location, but that requires a substantial amount of money which we do not have. We would like to correct these type of deficiencies and bring them up to code, but that means additional dollars from the federal government — that is to say, a cost-sharing agreement of some sort.

**Senator St. Germain:** With the reduction of money available in Ottawa, has any consideration been given to assessing the major users — that is, the resource companies that are coming in here — with an additional tax to assist with some of these things such as the road system, if they are using the road system?

La plupart des matériaux lourds qui vont et viennent sont transportés sur la route d'hiver. En ce moment, les sociétés commencent à construire des routes de glace et veillent à ce que la glace soit suffisamment épaisse pour supporter les poids lourds qui doivent circuler dans cette région.

Le trafic aérien est assez important. Il y a même des avions nolisés. La société BHP a construit sa propre piste d'atterrissage dans sa zone d'exploration et a fait venir des appareils assez gros pour le transport des personnes ainsi que de certaines fournitures pendant l'été.

En ce qui concerne le transport maritime, nous avons deux mines dans le Nord, la mine Polaris sur l'île Cornwallis et la mine Nanisivik dans la région de Baffin. Ces deux mines doivent être réapprovisionnées chaque été par bateau. Elles expédient le concentré de minerai et ont donc besoin d'un moyen de transport.

À l'avenir, l'exploration minière devrait se poursuivre dans le Nord et il faudra éventuellement penser à produire les cartes, les circuits et les cartes hydrographiques nécessaires.

**Le sénateur St. Germain:** Vous avez dit que les aéroports situés dans les collectivités de Nahanni Butte, Colville Lake et Grise Fiord ne répondent pas aux normes de certification. Est-ce pour des raisons géographiques? Quel est le problème? Pourquoi n'ont-ils pas pu être certifiés?

**M. Antoine:** Nahanni Butte est l'une des collectivités de ma circonscription. Elle est dotée d'une petite piste d'atterrissage construite il y a quelques années et dont l'emplacement n'est pas bon. Le manque de financement est un facteur. Si l'on disposait d'un financement adéquat, on pourrait la changer d'endroit et faire en sorte qu'elle continue de répondre aux normes de longueur et de largeur.

Colville Lake est une petite collectivité au nord de Norman Wells et sa piste d'atterrissage doit continuer de répondre aux normes de longueur et de largeur.

J'étais à Grise Fiord le 18 novembre et c'est la première fois que j'ai vu le lever et le coucher du soleil en même temps. C'est une collectivité intéressante située le long de la côte devant une haute falaise. Lorsque l'on atterrit, il faut se diriger vers la falaise et tourner à la dernière minute. Telles sont les conditions géographiques.

Je crois que la collectivité songe à changer l'emplacement de la piste, mais cela exige beaucoup d'argent, que nous n'avons pas. Nous aimerions corriger ces genres de défauts et répondre aux normes, mais cela signifie un financement supplémentaire de la part du gouvernement fédéral... c'est-à-dire un genre d'accord de partage de coûts.

**Le sénateur St. Germain:** Avec la diminution des fonds disponibles à Ottawa, avez-vous pensé frapper les principaux utilisateurs — c'est-à-dire les sociétés minières qui viennent ici — d'une taxe supplémentaire pour financer le réseau routier par exemple, si elles l'utilisent?

I do not suggest this to discourage development up here. It may have a negative impact, but I wonder whether this has been discussed at your level of government because restraint and cutbacks are being incurred everywhere.

**Mr. Antoine:** Yes, the department has been working on developing a strategy, mainly for completing the highways. There are quite a few major users north of Yellowknife with the BHP mine that got the green light just recently to go ahead and start developing. There are gold mines north of Yellowknife and there are a lot of good potential mining opportunities up in that part of the country in the Slave Geological Province.

We anticipate a lot of vehicle traffic such as heavy trucks, with fuel resupply and material for building mines, and so on, travelling on the highway system via the winter road systems this year and into the future. With that in mind, we are working on a strategy where we will be approaching all the different companies that use the roads. We would like to approach the federal government as well. Perhaps there are programs that we could use. There may be an infrastructure program in the works. Perhaps we could make use of a program like that, in association with the stakeholders. We may also put a package together that will eventually fund infrastructure development.

There are some aboriginal groups up here that have concluded land claims, and we could also approach them as stakeholders as well. They have some funding available to them through their claims agreements. Perhaps we could approach the First Nations, the different interested companies and the governments concerning this matter. We are developing a strategy that will approach all these stakeholders. We could form a conglomerative association that would seek financing to develop the highway system. So, yes, we are looking at different scenarios.

**Senator Bacon:** Thank you for your brief and your thorough review of the issues that are related to transportation safety.

My first question concerns about private aircraft. Are they frequently used here in the Territories? Is there any concern regarding, for example, the training of pilots, overloading of aircraft, or system of navigation aids?

**Mr. Antoine:** Yes, a few private aircraft are being used in the north. We also receive a lot of private aircraft that come up from the south, mainly in the summertime on tourist fishing trips. We do have a lot of private aircraft that come into the north.

Regarding the training of pilots, it is quite a high cost. Our government does not have the funding to train the necessary pilots in the north. There is a private school here for training pilots as well. Through the companies themselves, there is a lot of initiative to support development of the pilots in the north. We have quite a few charter airplane companies throughout the north, and we have pilots that come up here to develop their skills. Once they get enough flying time, I think they go south to fly bigger airplanes, perhaps. We seem to go through quite a few pilots in the north here.

Je ne le propose pas pour décourager le développement dans le Nord. Cela peut avoir un effet négatif, mais je me demande si cela fait l'objet de discussion au niveau de votre gouvernement, puisque des restrictions sont imposées partout.

**M. Antoine:** Oui, le ministère recherche une stratégie, pour le réseau routier essentiellement. On a récemment autorisé quelques usagers importants, comme la mine BHP, au nord de Yellowknife, à commencer leur exploitation. Il y a des mines d'or au nord de Yellowknife, ainsi que de nombreuses possibilités minières dans cette région de la province géologique des Esclaves.

Cette année et dans les années à venir, nous prévoyons beaucoup de circulation routière, comme les poids lourds qui assurent l'alimentation en carburant et transportent les matériaux nécessaires à la construction des mines, et cetera, sur le réseau routier et le réseau d'hiver. Nous préparons une stratégie qui nous permettra d'aborder toutes les sociétés qui utilisent les routes. Nous aimerions également aborder le gouvernement fédéral, car il offre peut-être des programmes qui pourraient nous être utiles. Il se peut qu'un programme d'infrastructure soit en préparation. Peut-être pourrions-nous tirer avantage d'un programme comme celui-là, en association avec les personnes intéressées. Nous pouvons également trouver le moyen de financer éventuellement un projet d'infrastructure.

Certains groupes autochtones ont conclu des accords sur leurs revendications territoriales et nous pourrions également les aborder. Ils disposent de financement grâce à ces accords. Peut-être pourrions-nous aborder les Premières nations, les diverses sociétés intéressées et les gouvernements à cet égard. Nous préparons une stratégie qui nous permettra d'aborder tous ces intervenants. Nous pourrions former un conglomerat qui chercherait le financement nécessaire au développement du réseau routier. Donc oui, nous examinons diverses solutions.

**Le sénateur Bacon:** Merci pour votre exposé et pour votre examen approfondi des questions liées à la sécurité des transports.

Ma première question vise les avions privés. Sont-ils fréquents dans les Territoires? S'inquiète-t-on, par exemple, de la formation des pilotes, de la surcharge des appareils ou des systèmes à la navigation?

**M. Antoine:** Oui, plusieurs avions privés sont utilisés dans le Nord. Il y en a également beaucoup qui viennent du Sud, pendant l'été essentiellement, pour des voyages de pêche. Beaucoup d'avions privés viennent dans le Nord.

La formation des pilotes représente un coût assez élevé. Notre gouvernement ne dispose pas des fonds nécessaires pour former les pilotes qu'il faudrait avoir dans le Nord. Il existe une école privée de formation des pilotes. Par l'entremise des sociétés elles-mêmes, beaucoup de choses se font pour assurer la formation des pilotes dans le Nord. Nous avons un nombre assez important de compagnies de nolisés dans le Nord et nous avons des pilotes qui viennent ici pour améliorer leurs compétences. Dès qu'ils ont suffisamment d'heures de vol, je pense qu'ils retournent dans le Sud pour piloter des plus gros avions, peut-être. Il semble que beaucoup de pilotes viennent faire leurs premières armes dans le Nord.



In relation to overloading and the navigation system, we are very concerned about the changes that Transport Canada is making where they are switching over to NAV CANADA while, at the same time, changing the regulations regarding communications and the flight service stations. We had quite a few flight service stations in the north, and Transport Canada is changing all that. NAV CANADA is taking that over.

Transport Canada is also trying to eliminate the CARS program. We are concerned about that in the north here, especially in the high Arctic, for example. The last time I was in Grise Fiord, a high wind came up when we were attempting to leave and it was very tricky taking off with a small plane. Every day, people in the communities in the high Arctic must live through those kinds of experiences. For example, if you are flying into Resolute Bay, you have to phone a recording service in Edmonton. That gives you a lot of concern.

Up here, because of the remoteness and the different kinds of weather conditions, we need the human factor involved when you are flying up in the high Arctic and you are concerned with safety.

**Senator Bacon:** In the south, there have been discussions regarding funding renewal of the national highway system. One proposal for funding is that a portion of the gasoline fuel tax be dedicated to highway renewal so that a highway trust fund could be established.

Would you be in favour of such a scheme? Some provinces have indicated that they would be prepared to participate in such a program if the federal government took the lead. They would also dedicate funds for highway renewal.

Is this a practical option for the Territories? Could you afford to participate in a cost-sharing program for the upgrading of the national highway system, or is it a different story here?

**Mr. Antoine:** If we had a large population and a lot of cars we would benefit quite a bit from that type of proposal, but we have a very small population compared to southern Canada. Although we are in favour of such a proposal, I do not think that we would be able to build many roads if we depended only on that. The costs up here to fix up the roads are quite substantial because of the weather conditions.

We are in favour of such a program, but our price for gas up here is already quite high compared to southern prices. If we must charge more to try to pay for our share of road reconstruction, it will not work for us. We will have to depend on other sources for fixing the national highway system in our part of the country here.

**Senator Bacon:** It should be a different scheme for the Territories. Would you consider a different scheme if the provinces would accept a nation-wide scheme for the highway?

**Mr. Antoine:** Yes. I think we would look at a different scheme.

En ce qui concerne la surcharge et les aides à la navigation, nous nous inquiétons considérablement des changements apportés par Transports Canada, qui cède ses responsabilités à NAV CANADA, tout en modifiant les règlements relatifs aux communications et aux stations d'information de vol. Nous avons un nombre assez important de stations d'information de vol dans le Nord et Transports Canada est en train de changer tout cela. C'est NAV CANADA qui va en prendre la responsabilité.

Transports Canada cherche également à éliminer le programme CARS. Cela nous inquiète dans le Nord, surtout dans l'Extrême-Arctique, par exemple. La dernière fois que j'étais à Grise Fiord, un vent très fort s'est levé alors que nous tentions de décoller à bord d'un petit avion. Chaque jour, les habitants des collectivités de l'Extrême-Arctique vivent ce genre de situation. Par exemple, pour aller à Resolute Bay en avion, il faut téléphoner à un service d'enregistrement à Edmonton. Cela nous préoccupe beaucoup.

À cause de l'éloignement et des divers genres de conditions météorologiques, le facteur humain doit jouer un rôle dans l'Extrême-Arctique; la sécurité pose un problème.

**Le sénateur Bacon:** Dans le Sud, on a beaucoup parlé du financement des réparations du réseau routier national. On a proposé, entre autres, la création d'un fonds d'affectation spéciale, créé par le prélèvement d'un pourcentage de la taxe sur l'essence.

Seriez-vous favorable à un tel mécanisme? Certaines provinces ont indiqué qu'elles seraient disposées à participer à ce genre de programme si le gouvernement fédéral en prenait la direction. Elles consacraient également des fonds au renouvellement du réseau routier.

Est-ce une option pratique pour les Territoires? Pourriez-vous vous permettre de participer à un programme de partage des coûts pour la réfection du réseau routier national, ou la situation est-elle tout autre ici?

**M. Antoine:** Si nous avions une importante population et beaucoup de voitures, nous pourrions considérablement profiter de ce type de proposition mais notre population est très petite comparativement à celle du sud du Canada. Même si nous sommes favorables à une telle proposition, je ne crois pas que nous pourrions construire beaucoup de routes si nous dépendions uniquement de cela. À cause des conditions climatiques, la réparation des routes ici coûte très cher.

Nous sommes favorables à un tel programme mais les prix de l'essence ici sont déjà très élevés comparativement au prix en vigueur dans le Sud. Si nous devons demander un prix plus élevé pour tâcher de payer notre part de la reconstruction des routes, ce ne sera pas dans notre intérêt. Nous devons dépendre d'autres sources pour réparer le réseau routier national dans notre région du pays.

**Le sénateur Bacon:** On pourrait prévoir un mécanisme différent pour les Territoires. Seriez-vous prêts à envisager un mécanisme différent si les provinces acceptaient un programme national en ce qui concerne le réseau routier?

**M. Antoine:** Oui. Je pense que nous serions prêts à envisager un mécanisme différent.

We depend a lot on the south for materials and goods. For whatever development that is taking place in the north here, we buy the supplies, the fuel and the gas from Alberta, Saskatchewan, Manitoba and even Quebec. The southern provinces will benefit from whatever development that takes place in the north here. We must look at different schemes and the southern provinces must look at the benefits that they will receive from any type of development that happens in the north.

**Senator Bacon:** On page 8 of your brief, you urge the department not to cut back on the Canadian Hydrographic Service because federal cutbacks are negative on the service.

Is there any other way to fund this? Could all the users participate in funding — that is, the Government of the Northwest Territories and the federal government — or do you wish to have only the federal government fund this service?

**Mr. Antoine:** We have a lot of places in the north to which we could travel via the ocean, but there are only some areas where there are fairly well-known routes for ships to go. We need to develop that more. As a territorial government, we do not have the type of funds to develop those hydrographic charts on our own. We need to get the funding from perhaps the federal government to help us develop these charts.

At the present time, the Northwest Territories does not control the resources that are up here, the federal government does. The federal government grants the authority for any mines that develop up here and the royalties that come from the development of any mine up here go to the federal government. If any type of mineral development is to happen up in the high Arctic, the federal government will reap the benefits.

Approximately 80 per cent of every dollar that is spent in the north for development all goes to the south. Whatever happens in the north, the south is benefiting from us.

There is a real need to develop the north. One way to do so is to further develop the hydrographic charts in the waters of the high Arctic so that any type of interest that may wish to go up into the north will use these charts to further develop the north.

Yes, we must look at other ways, perhaps, if the federal government does not have the dollars to develop these areas. We need to develop these hydrographic charts. Perhaps we will have to look at the private sector and the different industries and companies that may want to go into these waters. That is a good suggestion, and we will have to look at that as well.

**Senator Forrestall:** I join with the others in what they said earlier and reiterate my appreciation for your appearance here this morning.

That is quite a wish list. I have a couple of questions about today's problems. You touched on one of them with respect to motor vehicle traffic. Could you give us some parameters with respect to the truck volume that utilizes this northern system? Where does it actually begin? Does it begin in Edmonton?

Nous dépendons beaucoup du Sud pour les matériaux et les marchandises. Quel que soit le développement qui se fait dans le Nord, nous achetons les fournitures, le mazout et le gaz de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et même du Québec. Les provinces du Sud profiteront de tout développement qui se fait dans le Nord. Nous devons envisager différents mécanismes et les provinces du Sud doivent examiner les avantages que leur apportera tout projet de développement dans le Nord.

**Le sénateur Bacon:** À la page 8 de votre mémoire, vous exhorte le ministère à ne pas réduire le service hydrographique du Canada parce que les réductions fédérales nuisent au service.

Y aurait-il un autre moyen de financer ce service? L'ensemble des utilisateurs ne pourraient-ils pas participer au financement — c'est-à-dire le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et le gouvernement fédéral — ou préférez-vous que seul le gouvernement fédéral finance ce service?

**M. Antoine:** Il y a beaucoup d'endroits dans le Nord qui sont accessibles par la mer mais il y a seulement certaines régions où les voies navigables sont assez bien connues. C'est un aspect que nous devons améliorer. En tant que gouvernement territorial, nous n'avons pas les moyens d'établir ces cartes hydrographiques nous-mêmes. Nous avons besoin de l'aide financière du gouvernement fédéral, peut-être.

À l'heure actuelle, les Territoires du Nord-Ouest ne contrôlent pas les ressources qui y existent. C'est le gouvernement fédéral qui les contrôle. Le gouvernement fédéral accorde l'autorisation d'exploiter des mines et les redevances provenant de ces exploitations minières sont versées au gouvernement fédéral. C'est le gouvernement fédéral qui récoltera les avantages de toute exploitation minière dans le Grand Nord.

Le Sud reçoit environ 80 p. 100 de chaque dollar dépensé dans le Nord à des fins de développement. C'est le Sud qui profite de tout ce qui se fait dans le Nord.

Il est essentiel de développer le Nord et une façon d'y arriver, c'est d'améliorer les cartes hydrographiques des eaux du Grand Nord afin que tous ceux qui s'intéressent au développement du Nord puissent s'en servir dans ce but.

Oui, nous devons envisager d'autres moyens si le gouvernement fédéral n'a pas les ressources financières nécessaires pour développer ces régions. Nous devons établir ce genre de cartes hydrographiques. Nous pourrions peut-être regarder du côté du secteur privé et des différentes industries et entreprises que de tels projets pourraient intéresser. C'est une proposition intéressante que nous devons examiner également.

**Le sénateur Forrestall:** Je me joins à mes collègues pour vous remercier de comparaître devant nous ce matin.

C'est toute une liste de souhaits. J'ai quelques questions à propos des problèmes abordés aujourd'hui, entre autres celui du transport routier. Pourriez-vous nous donner une idée du nombre de camions qui utilisent ce réseau dans le Nord. Où ce réseau routier commence-t-il en fait? Commence-t-il à Edmonton?



**Mr. Antoine:** We do not have that information on the truck volume at the present time, but usually a lot of the trucking that goes into this part of the country comes out of Edmonton, and other places as well.

**Senator Forrestall:** Do you consider Edmonton to be the beginning of the northern section of the national transportation system?

**Mr. Antoine:** Yes, it is.

**Senator Forrestall:** How much of it is gravel?

**Mr. Antoine:** About 130 kilometres of it is gravel.

From here to Rae is a big complaint, and then just the other side of Rae, there is approximately 40 kilometres that still has to get upgraded. We have been working at upgrading, chipsealing and paving the rest of it over the last few years. Every year we do a few kilometres. The rest of it between here and the border is pretty well paved, but we still have some to do.

**Senator Forrestall:** How far is it to Edmonton, roughly?

**Mr. Antoine:** It is about 1,500 kilometres.

**Senator Forrestall:** That reminds me of Halifax, as well. Our rent all goes to central Canada too, just as yours does up here. I will be among those Canadians who will be much happier when you start spending your rent the way you want to spend it, not the way some of us others want it to be spent.

I have a supplementary to Senator Bacon's concerns about hydrographic services and the Arctic survey.

I do not know where it stands now, but you will perhaps be aware that the department went to Fednav a few years ago and asked them to develop a protocol for northern operation, particularly foreign flag ships, but as well in a mandatory sense for Canadian vessels. I know something about the protocol, because my son happens to have written it. He is very experienced in your northern waters. He happened to be a contributor. It was a massive undertaking. Do you know if it has been finished and if it is in place?

**Mr. Antoine:** I will ask Mr. De Bastiani to reply to that.

**Mr. Pietro De Bastiani, Department of Transportation, Government of the Northwest Territories:** Certainly the standards under the Canada Shipping Act for ships operating in Arctic waters have been brought to significantly high standards.

Canada is a leader, I guess, in the protocol for Arctic nations, and people have looked to our construction design standards and protection-against-spill approaches.

**M. Antoine:** Nous n'avons pas d'informations sur le nombre de camions pour l'instant mais habituellement un grand nombre de camions qui vont dans cette région du pays proviennent d'Edmonton et d'autres endroits également.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que vous considérez Edmonton comme le début du tronçon nord du réseau routier national?

**M. Antoine:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Quelle est la proportion de route en gravier?

**M. Antoine:** Il y a environ 130 kilomètres de route en gravier.

À partir d'ici jusqu'à Rae, la route est très mauvaise puis juste de l'autre côté de Rae, il y a environ 40 kilomètres de route qui ont besoin de réfection. Ces dernières années, nous nous sommes occupés de la réfection du reste de cette route; nous avons recouvert la chaussée d'un enduit d'usure et nous l'avons pavée. Chaque année, nous faisons quelques kilomètres. Le reste de la route jusqu'à la frontière est assez bien pavée, mais il nous reste du travail à faire.

**Le sénateur Forrestall:** À quelle distance vous trouvez-vous d'Edmonton, approximativement?

**M. Antoine:** Edmonton se trouve à environ 1 500 kilomètres.

**Le sénateur Forrestall:** Cela me rappelle aussi Halifax. Notre loyer est versé en totalité au Canada central tout comme le vôtre. Je ferai partie des Canadiens qui seront beaucoup plus heureux lorsque vous commencerez à dépenser votre loyer comme vous le voulez et non comme les autres veulent que vous le dépensiez.

J'ai une question supplémentaire à poser qui fait suite aux préoccupations du sénateur Bacon, concernant les services et les relevés hydrographiques dans l'Arctique.

J'ignore où on en est maintenant, mais vous savez peut-être que le ministère s'est rendu à Fednav il y a quelques années pour demander à ses responsables d'élaborer un protocole pour les opérations dans le Nord, surtout pour les navires battant pavillon étranger mais aussi pour les navires canadiens. Je suis au courant de ce protocole parce qu'il se trouve que mon fils l'a rédigé. Il connaît très bien les eaux du Nord. Il est l'un de ceux qui ont contribué à cette entreprise, d'ailleurs énorme. Savez-vous si ce projet est terminé et est en vigueur?

**M. Antoine:** Je demanderai à M. De Bastiani de répondre à cette question.

**M. Pietro De Bastiani, chef de cabinet, ministère des Transports, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest:** Il ne fait aucun doute que les normes prévues par la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne les navires qui mouillent dans les eaux arctiques ont été considérablement relevées.

On peut sans doute dire que le Canada est un chef de file en ce qui concerne le protocole à l'intention des nations arctiques et on s'inspire de nos normes de conception et de construction et de nos méthodes de protection contre les fuites et les débordements.

In the Northwest Territories, we do have Canadian registered ships that deliver resupplies, and then we have foreign vessels that enter to pick up the concentrates from the mines the minister mentioned and carry the products to Europe.

We also have northern organizations such as NTCL which have chartered very high ice class and modern tankers to deliver fuel in the Territories, and they all have to meet these rigid Canadian standards which the other polar nations are getting ready to adopt as the standard. We are in relatively good stead in terms of the international ships that come into our waters.

Unfortunately, there is a very restricted season in the Arctic, and Canadian shippers do not have the confidence with the current Coasting Trade Act to be able to build the ships to meet upcoming challenges so that Canadian suppliers themselves can take advantage of mining-related opportunities to deliver cargo to the Arctic.

There is still a challenge. I am sure many Canadian companies would love to participate in mineral development in the Arctic. Will the ships that allow these Canadian port-to-port operations exist in the Canadian system years from now? Will the shipyards be ready to help build that next generation of ship?

There are some challenges still ahead, but in terms of your safety issue, I believe we have a very good system now to ensure safe shipping.

**Senator Forrestall:** In your mind, though, the lack of adequate charts remains a vital question to safety.

We lost the former *HMCS Labrador*, and we lost the *Hudson*. We are now down to basically the *St. Laurent* and that fleet of Class 7s. While they are excellent ships, the difficulty is in freeing them up to do hydrographic work when they are required for other operations.

Looking down the road, I say that the longer you delay the availability of accurate and adequate charts, the longer you project a critical operational situation. The longer you project it into the future, the more often we will experience drownings.

God forbid, but we will have something with a single hull up there. Ice can go through two hulls just as easily as it can go through one. We will have a spill. That is part of the safety component.

If you are relatively happy now, will you be happy in 10 years with the rate of progress that you see, or are you sufficiently concerned that you would tell us that we must move faster in this area, that traffic is growing exponentially, that more people are going up there, and that the opportunity for accidents becomes more critical?

Dans les Territoires du Nord-Ouest, nous avons des navires immatriculés au Canada chargés du réapprovisionnement, et nous avons aussi des navires étrangers qui viennent ramasser le minerai enrichi, dont a parlé le ministre, et qui transportent ces produits jusqu'en Europe.

Nous avons également des organisations dans le Nord comme la STNL, Société de transport du Nord Limitée, qui a affrété des pétroliers modernes de cote glace pour livrer du mazout dans les Territoires. Tous ces navires ont dû satisfaire aux normes canadiennes rigoureuses que les autres nations polaires s'appêtent à adopter. Nous sommes dans une situation relativement bonne pour ce qui est des navires internationaux qui entrent dans nos eaux.

Malheureusement, dans l'Arctique, la saison est très limitée et les armateurs canadiens ne croient pas que la Loi actuelle sur le cabotage leur permettra de construire les navires qui pourront les aider à relever les prochains enjeux et profiter des possibilités que leur offre l'exploitation minière de livrer des marchandises à destination de l'Arctique.

Le défi demeure. Je suis sûr que de nombreuses entreprises canadiennes aimeraient beaucoup participer à l'exploitation minière dans l'Arctique. Les navires qui permettront ces activités d'un port canadien à l'autre existeront-ils dans le réseau canadien d'ici des années? Est-ce que les chantiers maritimes seront prêts à participer à la construction de cette prochaine génération de navires?

Il reste encore des défis à relever mais sur le plan de la sécurité, je crois que nous avons un très bon système qui permet d'assurer la sécurité du transport maritime.

**Le sénateur Forrestall:** Mais selon vous, l'absence de cartes adéquates continue à poser un risque pour la sécurité.

Nous avons perdu le Navire canadien de *Sa Majesté Labrador* et nous avons perdu l'*Hudson*. Il ne nous reste plus essentiellement que le *Saint-Laurent* et la flotte de catégorie 7. Bien que ce soit d'excellents navires, il est difficile de s'en servir pour faire des travaux hydrographiques lorsqu'on en a besoin pour d'autres activités.

À long terme, je crois que plus on retarde le moment où des cartes adéquates seront disponibles, plus la situation risque d'être critique et plus le risque de noyades augmente.

Que Dieu nous garde de naviguer dans ces eaux avec un bateau qui n'a qu'une seule coque. La glace peut aussi facilement trouer une double coque qu'une seule coque. Il y aura des déversements. Cela fait partie de l'aspect sécurité.

Si vous êtes relativement satisfait de la situation maintenant, serez-vous toujours satisfait dans 10 ans, compte tenu du rythme des progrès que vous constatez, ou la situation vous préoccupe-t-elle suffisamment pour que vous nous incitez à agir plus rapidement dans ce domaine, étant donné que le trafic maritime est en train de croître de façon exponentielle, que de plus en plus de gens se rendent dans cette région et que le risque d'accidents devient plus grand?



**Mr. De Bastiani:** In direct response to that, the territorial government has been involved since 1993 with industry and Fisheries and Oceans in cost sharing and working on keeping ahead of the priorities in the hydrographic area. Long before it became fashionable to involve private-public partnerships, we have been doing this in the North. It is basically the way we get things done.

With respect to Pelly Bay, for instance, new charts were made in 1993. We were able to introduce shipping into an area that previously had only seen air resupply.

We are working year to year with the hydrographic service. We have improved the southern route of the Northwest Passage in anticipation of development in the Kitikmeot region. We have worked on improving the chart, a two-year program with the Hudson in improving the approaches in the Rankin Inlet area, where there is significant development going on.

We are working day to day with the hydrographic service, and we are funding partners. We are there at the table, and industry has come forward. They know that they need answers to the depth of water available two years before they make a commitment on developing a project. You cannot wait until that final feasibility stage to find out if you have a 10- or 15-metre clearance.

We would like to see at least the maintenance of attention on bringing these priority areas to standard and working with us on the challenges of preparing the route for new opportunities.

**Senator Forrestall:** I assume it goes without saying that Environment Canada's input is both requested, required and welcomed.

**Mr. De Bastiani:** Under the new amalgamation of Department of Fisheries and the Coast Guard, the Coast Guard was taken from Transport Canada. Now we have the new "Department of Fish and Ships," I guess we will call it, salty and regular.

We are working with people in Sarnia. You understand that Fisheries and Oceans has its central and Arctic region. We used to have a northern region in Ottawa that we could consult on a day-to-day basis to make sure that the Crown was getting the best value for the shrinking dollars available in the north.

The challenge now for us is to work with the people in the central and Arctic region. They have the distraction of dealing with the Great Lakes at the same time, an area which does not share the same problems. They have a large recreational boating area; they have the St. Lawrence Seaway; and they do not have the summer ice problems that we have in the Arctic. We are trying to sensitize them daily to keep the ball rolling. We are looking for good cooperation with the new central and Arctic region.

**Senator Forrestall:** We are an ideal group to sensitize. I support whatever you can do in that regard. In twenty years' time we will be talking a million people to the north to see something,

**M. De Bastiani:** Pour répondre à votre question, le gouvernement territorial participe depuis 1993 avec l'industrie et Pêches et Océans au partage des coûts et tâche de devancer les priorités sur le plan hydrographique. Bien avant que les partenariats entre le secteur privé et le secteur public deviennent à la mode, nous avons opté pour cette façon de travailler dans le Nord. C'est essentiellement la façon dont nous procédons.

En ce qui concerne Pelly Bay par exemple, de nouvelles cartes ont été établies en 1993. Nous avons pu introduire le transport maritime dans une région où auparavant le réapprovisionnement se faisait uniquement par avion.

Nous travaillons d'année en année avec le Service hydrographique. Nous avons amélioré la voie sud du Passage du Nord-Ouest en prévision de la mise en valeur de la région de Kitikmeot. Nous avons travaillé à améliorer la carte, dans le cadre d'un programme de deux ans avec l'Hudson pour améliorer les abords de la région de Rankin Inlet, où d'importants projets de développement sont en cours.

Nous travaillons chaque jour avec le Service hydrographique et nous sommes des partenaires financiers. L'industrie nous a consultés. Elle sait qu'elle doit connaître la profondeur des eaux avant de s'engager à développer un projet. On ne peut pas attendre jusqu'à la dernière étape de faisabilité pour découvrir si on dispose de 10 ou 15 mètres de profondeur.

Nous aimerions au moins qu'on s'attache à rendre ces domaines prioritaires conformes à la norme et à relever avec nous les défis que présente la préparation de cette voie maritime qui permettra de profiter de nouveaux débouchés.

**Le sénateur Forrestall:** Il va sans dire que vous comptez sur la collaboration d'Environnement Canada.

**M. De Bastiani:** Dans le cadre de la nouvelle fusion du ministère des Pêches et de la Garde côtière, la Garde côtière a été transférée de Transports Canada. Maintenant nous avons un nouveau ministère des Pêches et des Navires, si on peut dire.

Nous travaillons en collaboration avec des gens à Sarnia. Le ministère des Pêches et Océans a sa région du centre et de l'Arctique. Nous avions par le passé une région du nord à Ottawa que nous pouvions consulter chaque jour pour nous assurer que la Couronne tirait le meilleur parti des ressources de plus en plus restreintes disponibles dans le Nord.

Notre défi maintenant est de travailler avec les gens de la région du Centre et de l'Arctique. Ils sont également appelés à s'occuper en même temps de la région des Grands Lacs, une région qui ne connaît pas les mêmes problèmes. Ils ont une grande zone de navigation de plaisance; ils ont la Voie maritime du Saint-Laurent; et ils n'ont pas les problèmes de glace que nous connaissons l'été dans l'Arctique. Nous tâchons de les y sensibiliser chaque jour pour soutenir leur intérêt. Nous envisageons une bonne coopération avec la nouvelle région du Centre et de l'Arctique.

**Le sénateur Forrestall:** Nous sommes un groupe idéal à sensibiliser. J'appuie toute mesure que vous pouvez prendre à cet égard. Dans vingt ans d'ici, nous amènerons un million de gens

and it will be a little late to start wondering what might happen in certain circumstances.

I wish to briefly come back to where Senator St. Germain left off on the issue of air safety.

Are you making any progress with respect to AWOS? Is that an element? In British Columbia we saw the closing down of lighthouses and the installation of less than 100 percent reliable automated systems. If that is happening in the Arctic, are you not facing serious navigational problems? Did I understand you correctly to say that? Perhaps you could elaborate.

You will lose manned radio stations, the person who looks out the window and says that there is a 200-foot ceiling. You know that he knows what he is talking about. A machine looks straight up and straight out but does not look sideways. Could you elaborate on that?

**Mr. Antoine:** We have a big concern, of course, in the direction air navigation technology is taking. Community Air Radio Stations are working very well with us now. We work with communities in the high Arctic to provide that service for us. We have contracted out to the different hamlets and the communities to provide the service for us, and we are very satisfied. We think it is a very successful program.

However, with the AWOS coming in, we are very concerned that the technology might not be developed to the point where it is reliable. We would like to work with the company there to ensure that we are consulted as we move along. We do not want to make a commitment to move away from CARS until we are satisfied that it is very reliable.

It is a fiscal restraint exercise, I think, to make cutbacks in that area. However, we think the safety of air transportation and traffic in the north will be jeopardized if we move in that direction unless we were very satisfied that the technology is advanced to the point where it will be reliable.

With respect to my personal experience travelling in the Arctic, I would rather have someone running a CARS tell me what the actual conditions are and at least double-check two or three times before I make the decision to take off or to land.

**Senator Forrestall:** Minister, this morning Senator Adams said technology is great. You can find that caribou herd any time you want to. The trouble is, they still have not found the fellow who went out and put the bells around the necks of certain caribou. He did not have a GPS with him. He left it with the caribou. We must be careful not to fall into that kind of trap because here it can be particularly dangerous.

dans le Nord et il sera un peu tard pour commencer à se demander ce qui pourrait se produire dans certaines circonstances.

J'aimerais revenir brièvement à ce qu'a dit le sénateur St. Germain à propos de la sécurité aérienne.

Avez-vous fait des progrès concernant le système automatique d'observation météorologique? Est-ce un élément? En Colombie-Britannique, on a fermé les phares et on a installé des systèmes automatisés dont la fiabilité est inférieure à 100 p. 100. Si la même situation est en train de se produire dans l'Arctique, ne risquez-vous pas de connaître de graves problèmes de navigation? Est-ce bien ce que vous avez dit? Vous pourriez peut-être nous donner plus de précisions là-dessus.

Vous perdrez des stations radio pourvues de personnel, où quelqu'un regarde par la fenêtre pour indiquer qu'il y a un plafond de 200 pieds. Vous savez qu'il est sûr de son affaire. Une machine voit uniquement devant elle mais n'a aucune vision périphérique. Pourriez-vous nous donner des précisions là-dessus?

**M. Antoine:** Il ne fait aucun doute que l'orientation qu'est en train de prendre la technologie de la navigation aérienne nous inquiète. Les stations radio d'aéroport communautaires collaborent très bien avec nous pour l'instant. Nous travaillons avec les collectivités du Grand Nord pour qu'elles nous fournissent ce service. Nous avons passé des contrats avec différentes collectivités pour qu'elles assurent ce service et nous en sommes très satisfaits. Nous estimons qu'il s'agit d'un programme très efficace.

Cependant, avec l'avènement du AWOS ou système automatique d'observation météorologique, nous craignons énormément que la technologie ne soit pas suffisamment au point, donc qu'elle ne soit pas fiable. Nous aimerions travailler en collaboration avec la société là-bas pour nous assurer que nous sommes consultés au fur et à mesure des travaux. Nous ne voulons pas nous engager à abandonner les stations radio d'aéroport communautaires jusqu'à ce que nous soyons convaincus de la grande fiabilité de ce système.

À mon avis, comprimer les dépenses dans ce domaine équivaut à un exercice de restrictions financières. J'estime toutefois que la sécurité du transport et du trafic aériens dans le Nord risque d'être compromise si nous nous orientons dans cette voie à moins d'être absolument convaincus que la technologie est suffisamment perfectionnée pour être fiable.

D'après mon expérience personnelle de voyages dans l'Arctique, je préférerais me fier au responsable d'une station radio d'aéroport communautaire qui m'indique quelles sont les conditions réelles et qui vérifie au moins deux ou trois fois avant que je décide de décoller ou d'atterrir.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le ministre, ce matin le sénateur Adams a indiqué que la technologie est excellente. Elle permet de repérer le troupeau de caribous chaque fois qu'on le veut. Le problème, c'est qu'on n'a toujours pas repéré le type qui est allé accrocher les clochettes au cou de certains caribous. Il n'avait pas de GPS sur lui. Il l'a laissé sur le caribou. Nous devons prendre garde de ne pas tomber dans ce genre de piège car cela peut être particulièrement dangereux.



I am pleased to see that you place a fair amount of faith in the expansion of the GPS technology.

What will you do about firefighting services at airports? You did not really touch on it.

**Mr. Antoine:** The Emergency Response Service was provided under Transport Canada when they were maintaining all the Arctic airports. Since they changed the regulations, there is no longer a requirement to have Emergency Response Services at all the Arctic airports. As a result, we had to terminate that program.

Yellowknife, according to Transport Canada, still requires the ERS, so we still have the firefighting capabilities at the airport here. Places such as Norman Wells, Inuvik, Resolute Bay, Hay River and Fort Smith had ERS a couple years ago, but since they are no longer required — and the feds were funding it — we had to terminate that program.

We have one concern in Iqaluit, where it is now the capital of Nunavut. Transport Canada still has not determined whether the ERS is required there. Our department is working with Transport Canada to obtain some real, definite answers to see whether this service is still required in Iqaluit.

What we have been told to this point is that it is not required there any longer. However, with Iqaluit being the capital, within the last year there have been a number of serious aircraft incidents that required the ERS. I think a 747 had to make an emergency landing there this summer and hit a fuel pump. They needed that service. A Canadian Air Force plane, a CF-18, crashed there recently. They required that service. It seems that there are a lot of requirements at this airport for the ERS. However, it is a decision of Transport Canada to fund this system or not. We are still trying to find out from them what their decision will be, whether they will continue to fund the service at this airport or not.

Hopefully that answers your question about what we think of the ERS. There has not been a requirement to use that service in other communities where the ERS was let go, such as Norman Wells and Inuvik. Local firefighting teams have picked up some of the equipment.

**Senator Forrestall:** The fiscal capability has not been lost to the North; it has just simply gone to the communities.

**Mr. Antoine:** Yes. In some of the communities, local firefighting brigades have taken up some of the equipment and have done some training in how to respond the way that the firefighting team at the airport would have responded. They picked up the slack in terms of firefighting and now provide the service at the airport.

**Senator St. Germain:** You made mention of refuelling safety. Is it a problem? Is it a big problem? Have you had many major accidents in this regard?

Je suis heureux de constater que vous avez assez confiance dans l'expansion de la technologie GPS.

Que ferez-vous en ce qui concerne les services de lutte contre les incendies aux aéroports? Vous n'en avez pas vraiment parlé.

**M. Antoine:** Le service d'intervention d'urgence était assuré par Transports Canada lorsqu'il s'occupait de tous les aéroports de l'Arctique. Depuis le changement de réglementation, il n'est plus obligatoire que tous les aéroports de l'Arctique aient un service d'intervention d'urgence. C'est pourquoi nous avons dû mettre fin à ce programme.

Selon Transports Canada, le service d'intervention d'urgence reste obligatoire à Yellowknife. Donc, nous avons encore des capacités de lutte contre les incendies à cet aéroport. Des endroits comme Norman Wells, Inuvik, Resolute Bay, Hay River et Fort Smith avaient des services d'intervention d'urgence il y a quelques années mais comme ils ne sont plus obligatoires — et le gouvernement fédéral les finançait — nous avons dû mettre fin à ce programme.

Il reste l'aéroport d'Iqaluit, la capitale du Nunavut, où Transports Canada n'a toujours pas déterminé si un service d'intervention d'urgence s'impose. Notre ministère travaille en collaboration avec Transports Canada pour savoir de façon concrète et définitive si ce service est toujours obligatoire à Iqaluit.

Jusqu'à présent, on nous a dit que ce service n'est plus obligatoire. Cependant, comme Iqaluit est la capitale, elle a connu l'année dernière un certain nombre d'incidents d'aviation graves qui ont nécessité un service d'intervention d'urgence. Si je me souviens bien, un 747 a dû atterrir en catastrophe là-bas cet été et a percuté une pompe à carburant. On a donc eu besoin de ce service d'intervention d'urgence. Un CF-18 de l'Aviation canadienne s'est écrasé là-bas récemment. Il a donc fallu faire appel à ce service. Cet aéroport semble donc avoir réellement besoin d'un service d'intervention d'urgence. Cependant, c'est à Transports Canada de décider de financer ce système ou non. Nous tâchons toujours de connaître sa décision à cet égard.

J'espère que cela répond à votre question à propos de ce que nous pensons du service d'intervention d'urgence. Ce service ne s'est pas avéré nécessaire dans d'autres collectivités où il n'est plus assuré comme à Norman Wells et à Inuvik. Les équipes locales de pompiers ont repris une partie de l'équipement.

**Le sénateur Forrestall:** Le Nord n'a pas perdu cette capacité financière; elle a simplement été transférée aux collectivités.

**M. Antoine:** Oui. Dans certaines collectivités, les brigades locales de pompiers ont repris une partie de l'équipement et ont suivi un entraînement pour se familiariser avec le type d'intervention qu'aurait assurée l'équipe de pompiers de l'aéroport. Ils ont pris la relève et ce sont eux maintenant qui assurent ce service à l'aéroport.

**Le sénateur St. Germain:** Vous avez mentionné la sécurité du ravitaillement en carburant. S'agit-il d'un grave problème? Est-ce que cela a été la cause de nombreux accidents graves?

My other question relates to the GPS, but I will be able to ask that question of the standards and training pilots from First Air or the Northern Air Transport Association.

**Mr. Daniel Auger, Assistant Director, Program Development, Department of Transportation, Government of the Northwest Territories:** Over the years, we have quite often experienced fuel spills at refuelling points, and it is a major concern for us.

**Senator St. Germain:** It is the spill itself, though, rather than explosions, accidents or injuries.

**Mr. Auger:** That is correct.

**The Deputy Chairman:** Minister, in your brief you did not mention what happened this summer at some of the communities patrolled by the Coast Guard or the military. Sometimes people have been lost on the land. People have been seal hunting and were lost on the flow ice and lost at sea. Is the Government of the Northwest Territories responsible for that, or only the Coast Guard? Are the feds responsible for the searching for people lost on the land and the water and the sea?

**Mr. Antoine:** Federal department agencies are responsible for these types of responses, but as the Government of the Northwest Territories, we are also involved. Emergency measures committees deal with some of these issues whenever there is an emergency on the land. For example, let us say there are people lost, especially out at sea. We cooperate to provide the services, and on occasion we have been involved in rescue activities that are as a result of these situations.

**The Deputy Chairman:** Where I come from down east, there are accidents with hunters on skidoos. Is it the responsibility of the municipality to regulate these matters in the community and nothing to do with the Northwest Territories Department of Transportation?

**Mr. Antoine:** It is mainly the responsibility of the municipalities. The Municipal Community Affairs Department, in conjunction with the communities themselves, deal with that sort of thing. As the Department of Transportation, we are not involved in those situations.

With respect to the Hondas and the all-terrain vehicles, I think there are municipal bylaws. They are responsible for enforcing the bylaws in the communities.

**The Deputy Chairman:** You mentioned the funding of the airport between the feds and the territorial government. At one time there was a 100 percent funding by the federal government for the airport. In your previous answer you said it is now 50/50. You said you cannot come up with \$1 million for one year and that it will be a long process. You said that it cannot be done in one year but that it could be a three- or four-year program.

I have been in those and other communities. You mentioned Pangnirtung, between the community and the airport, with planes landing right in the middle of the community.

Mon autre question porte sur le système GPS. Je pourrai peut-être me renseigner sur les normes et la formation auprès des pilotes de First Air ou de la Northern Air Transport Association.

**M. Daniel Auger, sous-directeur, Élaboration des programmes, ministère des Transports, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest:** Au cours des ans, il y a souvent eu des déversements de carburant aux points de ravitaillement et c'est pour nous une grande source de préoccupation.

**Le sénateur St. Germain:** Il s'agit de déversements mêmes et non d'explosions, d'accidents ou de blessures.

**M. Auger:** C'est exact.

**Le vice-président:** Monsieur le ministre, dans votre mémoire, vous ne mentionnez pas les incidents qui se sont produits cet été dans certaines collectivités patrouillées par la Garde côtière ou les militaires. Il est arrivé que des gens se soient perdus sur la terre ferme. Il est arrivé que des gens partis à la chasse aux phoques aient été emportés par les glaces et se soient perdus en mer. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest est-il responsable d'aller à leur recherche ou cela relève-t-il uniquement de la Garde côtière? Le gouvernement fédéral est-il responsable d'aller à la recherche des gens perdus sur la terre ferme et en mer?

**M. Antoine:** Les organismes fédéraux sont responsables de ce type d'intervention mais le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest y participe également. Des comités de mesures d'urgence s'occupent de certaines de ces questions chaque fois qu'il y a une situation d'urgence à terre. Par exemple, disons que des gens sont perdus particulièrement en mer. Nous coopérons pour assurer les services et il nous est arrivé de participer à des activités de sauvetage.

**Le vice-président:** D'où je viens dans l'Est, les chasseurs en motoneige sont souvent victimes d'accidents. La réglementation de ces questions dans la collectivité relève-t-elle de la municipalité plutôt que du ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest?

**M. Antoine:** C'est principalement la responsabilité des municipalités. Le ministère des Affaires communautaires et municipales, en collaboration avec les collectivités mêmes, s'occupe de ce genre de situations mais pas le ministère des Transports.

En ce qui concerne les Honda et les véhicules tous terrains, je crois qu'il existe des règlements municipaux. Les municipalités sont chargées de faire respecter les règlements municipaux dans les collectivités.

**Le vice-président:** Vous avez mentionné le partage du financement des aéroports par les gouvernements fédéral et territorial. À une époque, le gouvernement fédéral assumait la totalité du financement des aéroports. Dans votre réponse précédente, vous dites que c'est 50/50. Vous avez indiqué qu'il vous est impossible de réunir la somme d'un million de dollars en un an et que le processus sera long mais qu'il pourrait s'agir d'un programme de trois ou quatre ans.

J'ai visité certaines de ces collectivités. Vous avez parlé de Pangnirtung où les avions atterrissent en plein milieu de la collectivité.



My concern is with Grise Fiord and Pangnirtung. Those are very important. We have winter roads in some of the communities in the Western Arctic. How long a program have you set? Your minister says he needs a couple of million dollars, and then the feds come up with a couple of million. How would that system work?

**Mr. Antoine:** In the airport transfer, a certain number of dollars were transferred from the federal government to the Government of the Northwest Territories to provide for the continuing operation and maintenance of the airports. There is some capital money in there to keep fixing up the airports, such as terminal buildings, perhaps new lighting, and perhaps doing some resurfacing work. Some airports are unsafe, like Pangnirtung. Its airport is right in the middle of the community.

Tommy Enuaraq, the MLA from there, asked me a question in the house the other day. His community is requesting that this airport be relocated for two reasons. They are safety reasons. The airport is in the middle of the community. The community has grown around it.

Second, the length of the airport runway can accommodate only 748s, and they figure that if the airport runway is longer, perhaps bigger aircraft could come in. Unfortunately, to lengthen the existing runway is very costly, and I think to relocate it is very costly as well. That requires an agreement with the federal government to get additional money for a major project like that.

I think the airport runway at Grise Fiord only accommodates a Twin Otter. That is the biggest plane that can go into Grise Fiord. There, too, the community requests bigger airstrips.

Almost every community in the north is asking that the airstrips be lengthened. The reason is that a recent Transport Canada regulation states that an aircraft has to use 60 per cent of the runway for safety reasons. We are exempt from that regulation in the Northwest Territories until the year 2010.

We can continue using existing types of aircraft. However, many communities in the Eastern Arctic are requesting that their airstrips be lengthened so that bigger aircraft can bring freight in. In a lot of these cases, communities depend on aircraft to bring in freight. The communities need fresh produce, such as vegetables, apples and oranges. The sealifts only bring in fuel and dry goods. For fresh produce, you need to bring it in by aircraft. It is very expensive if you are using a smaller aircraft. These communities want to expand their airstrips so that the payload on these aircraft can be higher and perhaps the cost will be lower. However, given the number of requests we have received to date asking the Department of Transportation to increase the length of the airstrips, we figure we will have to spend over \$100 million to honour all requests. Not only are Pangnirtung and Grise Fiord requesting changes. Everyone else is asking as well. Arviat is asking for it, as well as Pelly Bay and Taloyoak. Everyone is requesting that their airports be expanded. However, the level of

Ce qui m'inquiète, c'est la situation à Grise Fiord et à Pangnirtung. Ce sont des endroits très importants. Nous avons des chemins d'hiver dans certaines collectivités du Grand Nord. Quelle est la durée prévue du programme? Votre ministre indique qu'il a besoin de quelques millions de dollars et que le gouvernement fédéral doit lui aussi trouver quelques millions de dollars. Comment fonctionnerait ce système?

**M. Antoine:** En ce qui concerne la cession des aéroports, un certain montant a été transféré du gouvernement fédéral au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pour assurer le fonctionnement et l'entretien des aéroports. Ce montant comprend certaines immobilisations pour permettre de continuer à réparer les aéroports, entre autres les terminaux, améliorer l'éclairage et faire peut-être certains travaux de réfection. Certains aéroports ne sont pas sûrs, comme l'aéroport de Pangnirtung qui est situé en plein milieu de la collectivité.

Tommy Enuaraq, le député de l'endroit, m'a posé une question à la Chambre l'autre jour. Sa collectivité demande qu'on déménage l'aéroport ailleurs pour deux raisons de sécurité. L'aéroport est en plein milieu de la collectivité et la collectivité s'est développée tout autour de l'aéroport.

Deuxièmement, à cause de sa longueur, la piste d'atterrissage ne peut recevoir que des 748. Si elle était plus longue, elle pourrait sans doute accueillir des avions plus gros. Malheureusement, il est très coûteux d'allonger la piste actuelle et, selon moi, tout aussi coûteux de déménager l'aéroport ailleurs. Il faudrait conclure une entente avec le gouvernement fédéral pour obtenir une aide financière supplémentaire, compte tenu de l'envergure du projet.

Je pense que la piste d'atterrissage de l'aéroport à Grise Fiord ne peut recevoir qu'un Twin Otter. C'est le plus gros avion qui peut atterrir à Grise Fiord. Là aussi, la collectivité a besoin de pistes d'atterrissage plus longues.

Pratiquement toutes les collectivités du Nord veulent qu'on allonge leurs pistes d'atterrissage car selon un règlement récent de Transports Canada, un avion doit utiliser 60 p. 100 de la piste d'atterrissage pour des raisons de sécurité. Les Territoires du Nord-Ouest sont exemptés de l'application de ce règlement jusqu'à l'an 2010.

Nous pouvons continuer à utiliser les types d'avion actuels. Cependant, de nombreuses collectivités dans l'est de l'Arctique demandent qu'on allonge leurs pistes d'atterrissage pour permettre à de plus gros avions de venir y livrer des marchandises. Dans bien des cas, les collectivités dépendent des avions pour la livraison de marchandises. Elles ont besoin de fruits et légumes frais. Seuls le combustible et les marchandises sèches peuvent être transportés par mer. Les produits frais doivent être livrés par avion, ce qui est très coûteux si on utilise de petits avions. Ces collectivités veulent allonger leurs pistes d'atterrissage pour que les avions puissent transporter une charge utile plus importante, ce qui pourrait réduire les coûts. Cependant, compte tenu du nombre de demandes que nous avons reçues jusqu'à présent pour que le ministère des Transports allonge les pistes d'atterrissage, nous devons dépenser sans doute plus de 100 millions de dollars pour accéder à toutes ces demandes. Il n'y a pas que Pangnirtung et Grise Fiord qui demandent des changements. Toutes les autres

funding we have received from the federal government to operate the 52 airports is at a fixed rate and does not accommodate the number of requests for expansion.

The department has identified Pangnirtung and Grise Fiord as two communities with a high priority. We think these airports require additional support. The money is not in the existing budget, so we have to request other arrangements.

**Senator Forrestall:** Minister, thank you for that. I understand the dilemma that this poses for you.

Could you tell us what your three gravest concerns are about transportation safety in the north and where you would like to see those concerns by the year 2010?

**Mr. Antoine:** The first one would be air safety. I think it is a higher priority because in the Northwest Territories the majority of communities are serviced only by airports. Transport Canada is changing the regulations in regard to the size of the airport, the aircraft that fly into these airports, the navigation aids and the communication system. Whenever there is a change, you try to anticipate all the problems and concerns that come with the change, and many unanticipated problems creep in. We want to make sure that everything is closely scrutinized before any major changes are made.

If we go with what Transport Canada is doing in changing regulations, we are very concerned that it may cause a lot of problems for us in terms of safety. Our number one concern, therefore, is air safety in transportation.

**Senator Forrestall:** You would place that ahead of adequate certification, airworthiness inspections, and the issuance of licences for rotary and fixed wing aircraft. You would place this other aspect of aviation as your number one concern? What is number two?

**Mr. Antoine:** The existing certification and qualification for airworthiness is there already. There are no recommendations for making any changes to it.

**Senator Forrestall:** You are happy with how it is working out.

**Mr. Antoine:** Yes.

**Senator Forrestall:** There are sufficient inspectors to allow the people who use small aircraft that wonderful luxury of getting on the plane comfortably, flying comfortably, landing comfortably, and having confidence in the system to deliver them safely. That is all I meant by that. You feel that that simple test is being met here in the north.

**Mr. Antoine:** Yes, senator, up to this point. If there are no cutbacks in that area, I would say yes, I am satisfied. As a department, we have not heard any real serious concern about the

collectivités, dont Arviat, Pelly Bay et Taloyoak, réclament la même chose. Elles veulent toutes qu'on agrandisse leurs aéroports. Cependant, comme le niveau de financement que nous avons reçu du gouvernement fédéral pour exploiter les 52 aéroports est établi à un taux fixe, il nous est impossible de répondre à toutes les demandes.

Le ministère a déterminé que Pangnirtung et Grise Fiord étaient les deux collectivités qui avaient la priorité. Nous estimons que ces aéroports ont besoin d'une aide supplémentaire. Comme les fonds ne sont pas prévus dans le budget actuel, nous devons demander d'autres arrangements.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous remercie, monsieur le ministre. Je comprends votre dilemme.

Pourriez-vous nous indiquer quels sont les trois aspects qui vous préoccupent le plus à propos de la sécurité du transport dans le Nord et comment vous aimeriez qu'on y donne suite d'ici l'an 2010?

**M. Antoine:** La première serait la sécurité aérienne. Je crois que c'est une priorité plus importante parce que dans les Territoires du Nord-Ouest, la majorité des collectivités sont desservies uniquement par des aéroports. Transports Canada est en train de changer les règlements concernant la taille des aéroports, les types d'avions qui peuvent s'y rendre, les aides à la navigation et le système de communication. Chaque fois qu'il y a un changement, on essaie de prévoir tous les problèmes qu'il risque d'entraîner et les préoccupations qu'il peut susciter mais bien des problèmes imprévus surgissent. Nous voulons nous assurer que tout est examiné minutieusement avant que des changements importants soient apportés.

Si nous adoptons les changements de réglementation apportés par Transports Canada, nous craignons beaucoup que cela nous cause de nombreux problèmes sur le plan de la sécurité. C'est pourquoi notre grande préoccupation est la sécurité du transport aérien.

**Le sénateur Forrestall:** Donc, selon vous, c'est un aspect de l'aviation qui passe avant la certification d'avions, l'inspection de la navigabilité et la délivrance de permis pour les avions à voilure orientable et à voilure fixe. Il s'agirait donc de votre préoccupation première? Quelle serait la deuxième?

**M. Antoine:** Il n'y a pas lieu de modifier la certification et la qualification de navigabilité actuelles.

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes satisfait de la façon dont cela fonctionne.

**M. Antoine:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Il y a suffisamment d'inspecteurs pour que les gens qui volent à bord de petits avions se sentent à l'aise et ne craignent pas pour leur sécurité. C'est tout ce que je voulais dire par là. Vous estimez qu'on satisfait à ce simple critère, ici dans le Nord.

**M. Antoine:** Oui, sénateur, jusqu'à présent. Si aucune compression n'est apportée dans ce domaine, je dirais que oui, je suis satisfait. Aucune préoccupation sérieuse n'a été soulevée



service being provided by Transport Canada. The reason why I emphasize the safety aspect —

**Senator Forrestall:** To keep a sharp eye on them.

**Mr. Antoine:** — is just to make sure that they do not make any cutbacks in that area.

**Senator Forrestall:** What is number two?

**Mr. Antoine:** Number two would probably be highway safety. There are no highways in the east. I think the longest highway section is between Nanisivik Mine and Arctic Bay, 36 or 38 kilometres.

In the west here, I think a lot of traffic will start happening because of the buildup of the BHP mine. I just received a note which says that in the winter of 1996-97, we may see over 3,000 B-trains going north of Yellowknife on the ice road to support the Lupin gold mines and the BHP project. The local traffic to support the build up in the North will increase as well. There will be a substantial amount of travel in this area.

With our own internal cutbacks, hopefully we do not have a major impact on the operation and maintenance of our highway system. Our existing highways must be maintained to a certain level so that they do not deteriorate and become unsafe. That is my number two concern.

**Senator Forrestall:** What is number three?

**Mr. Antoine:** It has to do with small boat safety and safety on the water. We had a big tragedy out of Iqaluit a couple of years ago. A boat went down with all those people in it. We have to ensure that we make people aware of the safety required when they are boating.

I am from Fort Simpson. I use the river. I used to fish on Great Slave Lake, so there is a real requirement for a high level of safety.

Many people go out on the land, on the rivers, and on the lakes. In the eastern Arctic, people go far away from the communities, sometimes in very rough conditions. I think former MLA Ludy Pudluk bought a boat from here and went all the way down the Mackenzie and along the north coast to Cambridge Bay, and then he went up to Resolute Bay. People travel long ways with small craft.

**Senator Forrestall:** That is a long way.

**Mr. Antoine:** A few people have gone from Hay River to Cambridge Bay, down the Mackenzie River and along the north coast. People do travel extensively on small craft in the north. We need to make sure that there is full awareness of the safety precautions required if you pursue those kinds of activities in the North.

**The Deputy Chairman:** Thank you very much, Mr. Minister, for your time. We could go on all day.

auprès de notre ministère à propos du service assuré par Transports Canada. La raison pour laquelle j'insiste sur la sécurité...

**Le sénateur Forrestall:** Pour les surveiller de près.

**M. Antoine:** ... c'est simplement pour m'assurer qu'ils ne font pas de compressions dans ce domaine.

**Le sénateur Forrestall:** Quelle est votre deuxième préoccupation?

**M. Antoine:** La deuxième serait probablement la sécurité routière. Il n'y a pas d'autoroute dans l'est de l'Arctique. Je pense que le plus long tronçon d'autoroute se trouve entre Nanisivik Mine et Arctic Bay, c'est-à-dire 36 ou 38 kilomètres.

Dans l'ouest ici, je pense qu'il commencera à y avoir beaucoup de circulation à cause de l'exploitation de la mine BHP. Je viens de recevoir une note qui indique qu'au cours de l'hiver de 1996-1997, nous risquons de voir plus de 3 000 trains doubles de type B se rendre à Yellowknife sur le chemin de glace pour appuyer le projet des mines d'or de Lupin et le projet BHP. Le développement dans le Nord entraînera également une augmentation de la circulation locale. Il y aura beaucoup de déplacements dans cette région.

Nous espérons que nos propres compressions internes ne nuiront pas trop à l'exploitation et à l'entretien de notre réseau routier. Nous devons entretenir jusqu'à un certain point nos autoroutes pour éviter qu'elles se dégradent et ne soient plus sûres. C'est ma deuxième préoccupation.

**Le sénateur Forrestall:** Quelle est la troisième?

**M. Antoine:** La troisième concerne la sécurité des petites embarcations et la sécurité sur l'eau. Une grande tragédie a frappé Iqaluit il y a quelques années. Un bateau a coulé avec tous les gens qui se trouvaient à bord. Nous devons sensibiliser les plaisanciers à l'importance de la sécurité.

Je viens de Fort Simpson. Je vais sur la rivière. J'avais l'habitude d'aller pêcher dans le Grand lac des Esclaves. Il faut donc absolument insister sur la sécurité.

Bien des gens se déplacent par voie de terre, sur les rivières et sur les lacs. Dans l'est de l'Arctique, les gens voyagent dans des régions éloignées, parfois dans des conditions très difficiles. Je crois que l'ancien député des Territoires, Ludy Pudluk, a acheté un bateau ici et a descendu le fleuve Mackenzie et le long de la côte Nord jusqu'à Cambridge Bay, puis est remonté jusqu'à Resolute Bay. Les gens utilisent de petites embarcations pour parcourir de longues distances.

**Le sénateur Forrestall:** C'est tout un voyage.

**M. Antoine:** Des gens sont partis de Hay River jusqu'à Cambridge Bay et ont descendu le fleuve Mackenzie et le long de la côte Nord. Dans le Nord, les gens font de très longs voyages sur de petites embarcations. Nous devons nous assurer qu'ils comprennent bien les précautions à prendre lorsqu'ils se livrent à ce genre d'activités dans le Nord.

**Le vice-président:** Je vous remercie beaucoup de votre temps, monsieur le ministre. Nous pourrions discuter de cette question toute la journée.

Transportation in the north is very interesting. Winter roads and airlines are very important up here. You do not have all the facilities they do down south. You can drive from Vancouver to Newfoundland, but you cannot drive up to Rankin Inlet from Yellowknife.

**Mr. Antoine:** Thank you very much.

**The Deputy Chairman:** Senators, our next witness is Mr. David Lovell, mayor of the City of Yellowknife.

Mr. Lovell, we have important concerns about transportation. We are concerned mainly about safety in some of our communities.

We are a long way from Ottawa. Coming to small communities allows us an opportunity to see the difference between small communities and other cities. We are all concerned about what is happening to our small communities.

Living in Ottawa for close to 20 years, I listen to the radio or watch TV to find out information about what is going on in Ottawa. In the small northern communities, if something happens, you meet your friend and you know everything right away.

Your Worship, sorry to keep you waiting this morning. Welcome to our committee.

**Mr. David Lovell, Mayor, City of Yellowknife:** First, I think the previous presentation was well worth hearing, and to the extent that it impacts on Yellowknife, I endorse it fully. I thought it was very well done, and I appreciate your listening.

I wish to start by thanking you very much for being here. This is an awful long way to travel, and you are very welcome. It is indeed a privilege for us to have this committee sitting here.

I am here as much to answer questions as to give you a long, prepared statement. I do have one comment to make, and then I would like to express a concern.

First, the majority of benefit from resource development in the north ultimately flows to the south because that is where the manufacturing centres and the population centres are. The benefit goes right through.

There was a bit said during the previous presentation about funding improvements in the north, and I think what must be realized is that there is not an awful lot of things to tax here. When you talk about 800 employees at the BHP mine, what that means is 800 employees, period. There are no families there. You will not find the infrastructure, the support groups and everything else that you would find, say, when they developed Sudbury or Noranda where communities were built around a mine. What you have here are benefits flowing to Yellowknife. They may go around once or twice, but ultimately they flow to the southern communities. The benefit really does go out.

Le transport dans le Nord est un sujet très intéressant. Les chemins d'hiver et les lignes aériennes sont très importantes là-bas. Vous n'avez pas toutes les installations que nous avons ici dans le Sud. Il est possible de se rendre en voiture de Vancouver à Terre-Neuve mais il est impossible d'aller de Yellowknife à Rankin Inlet en voiture.

**M. Antoine:** Je vous remercie beaucoup.

**Le vice-président:** Chers collègues, notre prochain témoin est M. David Lovell, maire de la Ville de Yellowknife.

Monsieur Lovell, la question du transport nous préoccupe beaucoup et surtout la sécurité dans certaines de nos collectivités.

Nous sommes très loin d'Ottawa. En nous rendant dans de petites collectivités, nous avons l'occasion de constater la différence qui existe entre de petites collectivités et d'autres villes. Nous sommes tous préoccupés par la situation de nos petites collectivités.

Je vis à Ottawa depuis une vingtaine d'années et j'écoute la radio ou je regarde la télé pour savoir ce qui se passe à Ottawa. Dans les petites collectivités du Nord, si quelque chose se produit, il suffit de rencontrer un ami pour être mis tout de suite au courant.

Votre Honneur, nous sommes désolés de vous avoir fait attendre. Nous vous souhaitons la bienvenue à notre comité.

**M. David Lovell, maire de la ville de Yellowknife:** Tout d'abord, j'estime que la présentation précédente valait la peine d'être entendue et dans la mesure où elle aura une incidence sur Yellowknife, je l'appuie entièrement. J'ai trouvé qu'elle était très bien préparée et je vous remercie de l'avoir écoutée.

Je tiens tout d'abord à vous remercier d'être ici. C'est un très long voyage pour vous et nous sommes heureux de vous accueillir parmi nous. Nous considérons la présence de votre comité ici comme un privilège.

Je suis ici autant pour répondre aux questions que pour vous présenter une longue déclaration préparée. J'ai toutefois un commentaire à faire et j'aimerais exprimer une préoccupation.

Premièrement, la majorité des avantages qui découlent de la mise en valeur des ressources dans le Nord profitent au bout du compte au Sud car c'est là où se trouvent les centres manufacturiers et les centres de population. Ces avantages leur sont donc directement transmis.

Lors de la présentation précédente, on a brièvement parlé de l'amélioration du financement dans le Nord. Je pense qu'il faut se rendre compte qu'il n'y a pas grand-chose à taxer ici. Lorsque vous parlez d'environ 800 employés à la mine BHP, cela signifie 800 employés, un point c'est tout. Il n'y a pas de familles ici. Il n'y a pas d'infrastructure, de groupes de soutien ni tout ce qu'on pouvait trouver, par exemple, lorsqu'on a développé Sudbury ou Noranda et que des collectivités se sont établies autour de la mine. Ici, c'est Yellowknife qui profite des avantages mais au bout du compte, ce sont les collectivités du Sud qui en profitent. Notre région n'en profite donc pas.



We do not have a large, local population. Increasing airport taxes or something to try to cover a large proportion of that just would not work. You would not raise an awful lot of money there.

That is my comment. It is a different situation here. My concern is really that the lack of road access to mineral deposits is a very serious constraint to development. They used to have the old Roads to Resources Program, which is paying its way now. It did not at one time, but it has come of age. I hope senior governments have the vision to see that and address it.

The previous speaker mentioned 3,000 B-trains, but what he is talking about is 1,000 a month because we have a very narrow window. Most of the B-trains will be coming here over prepared roads, but they will go to their ultimate destinations over lakes and through portages.

When you talk about safety on these winter roads, there are two concerns. The one is, I guess, the blood and guts issues where you have accidents. There is not a lot of leeway here. A breakdown at the wrong time and in the wrong place could mean you freeze to death. That is quite literally the truth.

All-weather roads extend the access period, among other things. The constraints are on the southern end of these roads because they freeze later and thaw earlier. A road that is perfectly good in April on the north end is impassable at the south end.

We do have the safety issue on winter roads, but there is another impact, and it is environmental safety. I think that deserves to be addressed as well.

What we have is something travelling over quite a sensitive ecosystem. Again, the notion of all-weather roads to the right places is economically viable and ecologically viable as well.

I am quite prepared for any questions you might have. You must realize that my area is much narrower than the Northwest Territories. It is the City of Yellowknife and access to and from the city.

There is one interesting point that might illustrate the difference with what we are dealing with here. Given the amount of air traffic we have in and out of Yellowknife, every person in Yellowknife would have to fly south ten times in one year to make that up. We use both scheduled and charter airplanes, much as I think the people in the south would use buses and taxis. It is a different thing. Much of our access is completely dependent on an air transportation system. To date, we have been very well-served. There is a bit of concern that this continue.

Nous n'avons pas une grosse population locale. L'augmentation des taxes d'aéroport ne fonctionnerait tout simplement pas. On aurait de la difficulté à recueillir beaucoup d'argent de cette façon-là.

C'est le commentaire que je voulais faire. Ici, la situation est différente. Ce qui m'inquiète surtout, c'est que l'absence d'accès routier aux gisements minéraux est une très sérieuse entrave au développement. Il existait auparavant l'ancien programme d'établissement des voies d'accès aux ressources, qui est maintenant rentable. Il ne l'était pas à une époque mais il l'est devenu. J'espère que les paliers supérieurs de gouvernement sont suffisamment perspicaces pour s'en rendre compte et prendre les mesures qui s'imposent.

Le témoin précédent a parlé de 3 000 trains doubles de type B mais il s'agit en fait d'un millier par mois parce que nous avons un créneau très limité. La plupart des trains doubles de type B viendront jusqu'ici sur des routes préparées mais devront traverser des lacs et emprunter des portages pour se rendre à leur destination finale.

Lorsque vous parlez de la sécurité de ces routes en hiver, cela soulève deux questions. La première, je suppose, ce sont les questions vitales où il y a des accidents. Il n'y a pas beaucoup de marge de manoeuvre ici. Une panne au mauvais moment, au mauvais endroit, et on risque de mourir de froid. C'est la pure vérité.

Les voies d'accès praticables en tout temps poussent à la limite la période d'accès, entre autres choses. C'est sur leur partie méridionale que ces routes imposent des contraintes, le gel y étant plus tardif et le dégel plus prématuré. Une route parfaitement carrossable en avril dans sa partie septentrionale est impraticable dans sa partie méridionale.

La sécurité pose un problème sur les chemins d'hiver, mais il y a un autre aspect. Je veux parler de la sécurité de l'environnement. Je crois que cela vaut la peine qu'on s'y arrête également.

Nos routes traversent un écosystème sensible. Je le répète, l'idée de voies d'accès praticables en tout temps pour atteindre les endroits voulus est rentable du point de vue économique et écologique.

Je suis tout à fait prêt à répondre aux questions que vous voudrez bien me poser. Vous devez comprendre que ma région est de loin moins étendue que les Territoires du Nord-Ouest. Il s'agit de la Ville de Yellowknife et des voies d'accès qui y mènent et en repartent.

Il y a un point intéressant qui pourrait expliquer la différence avec ce dont nous parlons. Étant donné le volume du trafic aérien à Yellowknife, tant les arrivées que les départs, chaque résident devrait faire dix voyages dans le Sud en une année pour compenser. Nous utilisons autant d'aéronefs réguliers et nolisés que d'autobus et de taxis pour les gens du Sud. C'est une autre façon de faire. Notre accès est pour ainsi dire entièrement tributaire des services de transport aérien. Jusqu'à maintenant, nous avons été très bien desservis. Notre incertitude est grande quant au maintien de ces services.

**Senator St. Germain:** You stated that your responsibilities are a bit narrower than the previous witnesses who appeared before us. Do you have a long-range plan for the next 20 or 25 years that would indicate the requirements for this particular area with respect to road systems and additional airports and how this will impact the safety of your residents?

**Mr. Lovell:** As far as predicting the future right now, being such a small population — maybe 45,000 in the Western Arctic and 20,000 in Yellowknife — even a small numerical increase proportionately is very big. Just about anything can happen.

What we do have now is one of the busiest airports in Canada. It has, I believe, been very well-maintained and we have been well-served there.

Our road system is starting to stretch. Although they mentioned paving and everything else, I think the absolute use of the road system, if it doubles, triples or quadruples, will wear the roads out very quickly. That certainly will impact on safety.

Speaking of Yellowknife itself, the airport will probably be reasonably adequate for quite a while with whatever upgrades are necessary.

This may be a small thing by standards in Southern Canada, but right now we have a Hercules aircraft flying probably 20 hours a day supplying just one mine. It flies in and out, in and out, in and out with three crews. If there were two Hercules aircraft, they would both be flying 24 hours a day. I think the airstrip can handle that with improvements in the taxiways. Things can be done without major expansion.

The road system is my main concern right now because Yellowknife is a transportation hub. Our second biggest industry is just the amount of people working at the airport directly.

**Senator Forrestall:** I would like to ask some questions about abuse of drugs in the transportation industry. Do you have any knowledge of that? Is it a factor here in the north? I would think the use of drugs here would be more dangerous than in some other parts of Canada. Is it prevalent?

As I was coming in this morning, I saw two RCMP constables in the cafeteria. I almost stopped to ask them if they would care to come in and sit with us at the table so as to answer a question every once in a while.

Could you address the drug issue for us? I understand if you do not want to.

**Mr. Lovell:** I am really glad you repeated it because at first I thought you said "the use of trucks" in the territories, which would have given you an odd response.

**Le sénateur St. Germain:** Vous avez dit que vos responsabilités sont beaucoup moins grandes que celles des témoins que nous avons entendus avant vous. Avez-vous pour les 20 à 25 prochaines années un plan qui ferait état des exigences particulières de cette région en ce qui a trait au réseau routier et à de nouveaux aéroports? Dans quelle mesure cela influera-t-il sur la sécurité de vos résidents?

**M. Lovell:** En ce qui a trait aux prévisions futures à l'heure actuelle, comme il s'agit d'une petite population — peut-être 45 000 dans l'Ouest de l'Arctique et 20 000 à Yellowknife — même une légère augmentation numérique toutes proportions gardées revêt une très grande importance. Presque tout peut arriver.

Ce que nous avons maintenant, c'est l'un des aéroports les plus fréquentés au Canada. Il a été, je crois, très bien entretenu et nous avons été bien desservis.

Notre réseau routier commence à être mis à rude épreuve. Même s'il a été question d'asphaltage et de tout le reste, les routes se détérioreront très rapidement, selon moi, si l'utilisation absolue du réseau double, triple ou quadruple. Cela aura à coup sûr des répercussions sur la sécurité.

En ce qui a trait à Yellowknife, l'aéroport continuera probablement de suffire raisonnablement à la tâche encore assez longtemps à la condition qu'on y apporte les améliorations nécessaires.

Cela peut sembler une petite chose si l'on en juge par ce qui se passe dans la partie sud du Canada, mais à l'heure actuelle nous avons un avion Hercules qui dessert, probablement 20 heures par jour, une seule mine. Il entre et sort trois fois par jour avec trois équipages différents. Si nous disposions de deux appareils Hercules, ils voleraient tous les deux 24 heures sur 24. Je crois que la bande d'atterrissage peut supporter ce trafic; à la condition qu'on améliore les voies de circulation. Des choses peuvent être faites sans expansion majeure.

Ce qui me préoccupe surtout maintenant, c'est le réseau routier étant donné la plaque tournante du transport qu'est devenu Yellowknife. Notre deuxième et plus grande industrie, ce sont les gens qui travaillent à l'aéroport directement.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais poser quelques questions sur l'abus des drogues dans l'industrie des transports. Savez-vous quelque chose à ce sujet? Est-ce que cela pose un problème dans le Nord? Je croirais que l'usage des drogues ici serait plus dangereux que dans certaines autres parties du Canada. Est-ce que l'usage est répandu?

Lorsque je suis arrivé ce matin, j'ai vu deux agents de la GRC à la cafétéria. J'ai failli les arrêter pour leur demander de venir siéger avec nous à cette table pour répondre de temps à autre à une question.

Pourriez-vous nous parler du problème de la drogue? Je comprendrai, si vous ne voulez pas le faire.

**M. Lovell:** Je suis très heureux que vous ayez répété votre question parce que, au début, j'avais cru entendre «l'utilisation des camions» dans les territoires, ce qui m'aurait fait dire de drôles de choses.



**Senator Forrestall:** Well, truck drivers and drugs are a bad combination.

**Mr. Lovell:** In the Eastern Arctic, I think drugs are more prevalent than in the west, and it is just a matter of transportation. I am thinking of soft drugs such as marijuana and cocaine. They are easier to transport. When you have dry settlements, it is harder to smuggle alcohol when you get right down to it.

In the west, yes, I think you have to include alcohol in the whole thing.

**Senator Forrestall:** Yes, I do.

**Mr. Lovell:** I think you have to say there is a high use of alcohol. The other side of it is that it is socially unacceptable to be drinking and driving.

One thing you have to remember is that when you talk about the transportation companies here, there are very few of them. The use of independents is through these transportation companies, and they are fairly good in monitoring their drivers. They do not put up with drinking and driving because the consequences are so serious that they keep an eye on it. I have no feel for the amount of alcohol or drugs taken by truck drivers. I have heard no report of it, and it has not been brought to me as a concern.

**Senator Bacon:** With the devolution of airports to local airport authorities, I do not think it is the problem here in your community, but we have to make sure that steps are taken to ensure safety standards. What is your feeling about the devolution of airports?

**Mr. Lovell:** I grew up here, and over the course of my life I have seen community airstrips get better and better. What we have today is most definitely better than what we had 10 years ago. It is not what it was. Whether it is what it should be becomes a question.

It is an odd thing because of economics. If you talk about Nahanni Butte or Colville Lake, you are really talking about 50 people or 100 people. The question becomes how much can you spend? There should be a certain minimum standard, but there is a cut off in the whole thing.

Although there is a high turnover in pilots here, what we get are people on the way up. A young man will come here, get his hours in and move on. We really are getting the cream of the crop in many instances, not the dregs.

There was quite a bit of discussion on the CARS. In the end, I think that will be the answer — remotely controlled safety features. However, I would hesitate to jump into that too quickly because our airstrips are so key to our survival. There are places that get one barge a year, and the rest of the time all they see are aircraft. While I think that is the way we have to go economically, I would not want to move too fast.

**Le sénateur Forrestall:** Conduire un camion et consommer des drogues ne vont pas de pair.

**M. Lovell:** Dans l'Est de l'Arctique, l'usage des drogues est plus répandu que dans l'Ouest, et c'est une simple question de transport. Je parle des drogues douces comme la marijuana et la cocaïne. Elles sont plus faciles à transporter. Lorsque vous avez des villages où l'alcool est prohibé, il est plus difficile de passer de l'alcool en contrebande.

Dans l'Ouest de l'Arctique, je crois qu'il faut inclure l'alcool dans l'ensemble.

**Le sénateur Forrestall:** Oui, je le fais.

**M. Lovell:** Je crois qu'il faut dire que la consommation d'alcool y est forte, mais la conduite en état d'ébriété est socialement inacceptable.

Ce qu'il ne faut pas oublier c'est que les compagnies de transport ne sont vraiment pas nombreuses ici. Elles font appel à des entrepreneurs indépendants et réussissent assez bien à surveiller de près leurs chauffeurs. Elles ne tolèrent pas la conduite en état d'ébriété étant donné les graves conséquences qu'elle entraîne. Elles suivent donc les choses de près. Je ne sais rien sur la consommation d'alcool ou de drogue par les chauffeurs de camions. Personne ne m'a fait de rapport à ce sujet ni ne m'a signalé le problème.

**Le sénateur Bacon:** Avec le transfert des responsabilités des aéroports aux administrations aéroportuaires locales, et je ne crois pas que ce problème se pose dans votre collectivité, nous devons faire en sorte que des normes de sécurité soient mises en place. Que pensez-vous du transfert des responsabilités en ce qui concerne les aéroports?

**M. Lovell:** J'ai grandi ici et, au cours de ma vie, j'ai été témoin des améliorations qui ont été apportées aux bandes d'atterrissage des collectivités. Ce que nous avons aujourd'hui est manifestement mieux que ce que nous avions il y a dix ans. Ce n'est pas ce que c'était. Quant à savoir si c'est ce que ça devrait être, ça reste à voir.

Il ne faut pas oublier que c'est une question de rentabilité. Dans le cas de Nahanni Butte ou de Colville Lake, on parle en fait de 50 ou 100 personnes. Il s'agit alors de se demander combien on peut dépenser? Il devrait y avoir une norme minimale, mais une limite est imposée.

Bien qu'il y ait un fort roulement chez les pilotes ici, ceux qui viennent sont des jeunes en pleine ascension. Un jeune vient ici, accumule ses heures et repart. Nous avons vraiment affaire à la crème des pilotes dans bien des cas, pas aux rebuts de la société.

Il a été beaucoup question des CARS. Au bout du compte, je crois que ce sera la réponse... des systèmes de sécurité télécommandés. Cependant, j'hésiterais à sauter là-dessus trop rapidement, vu notre très grande dépendance par rapport aux bandes d'atterrissage. Certains endroits ne voient qu'une barge par an et, le reste du temps, des avions. Même si je crois que du point de vue économique, nous devrions aller dans cette direction, je ne voudrais pas que nous précipitions les choses.

**Senator Bacon:** In terms of environmental safety, do you have a problem dealing with used oil drums or other transportation fuel containers, or wrecked automobiles and trucks, or old tires?

**Mr. Lovell:** In Yellowknife, yes, of course, we use the landfill, but it is not lying all over on the land because it is brought to the dump. A lot of it is crushed. A lot of it is sent south. We are big enough that there is an economy of scale whereby we can do that.

I do want to say one thing. I think there are two types of pollution, and I think too much time is spent on visual pollution. The drum is not the worry; what is in the drum is the worry.

In Yellowknife right now, no, I do not think we have that problem. Around Yellowknife, we do not have much of that problem, but I think it is, again, a matter of economics.

There was a deposit of an awful lot of those drums. It was cheap enough to bring them back to town and turn them in, and that kept the cost down for the previous 30 years or 40 years.

I do not think there are that many sites where fuel has been discarded. If someone left a drum full of gas, it would have been stolen within the first three years. I do not think we have that problem around here to a great extent.

**Senator Bacon:** What do you think the safety problems will be 20 years from now here in Yellowknife?

**Mr. Lovell:** I think this city will continue to be a transportation hub. I think we will see our city expand beyond the airport. It is already going to leapfrog to the other side. There is no land left to develop where the terminal is located.

From an airport point of view, there is nothing that we cannot manage. From a road point of view and an environmental point of view, I think we will have some real problems because there will be more and more demand for winter roads. I am referring to crossing streams and everything else. There is the danger of big fuel spills in remote locations with trucks going through the ice and all of that. If we do not upgrade and maintain the highways into Yellowknife, we will have very serious problems from the degradation of the highway system. In 20 years, I think our air transportation system will be all right; our road transportation system will be a mess.

**The Deputy Chairman:** There is a lot of development farther north of Yellowknife. Do you have any kind of control? I know many people get other employment down south. Then a big mine opens north of Yellowknife. In the meantime, a company or a transportation trucking company builds winter roads. Yellowknife could be flooded with people. Maybe it will be good for you because you would have more employment and more tax revenue.

How would you be able to control those people? Do you have some way of dealing with the mining companies and the big projects north of Yellowknife?

**Le sénateur Bacon:** En ce qui a trait au respect de l'environnement, avez-vous du mal à vous débarrasser des barils à pétrole, d'autres conteneurs de carburant de transport, des épaves de voitures et de camions de même que des vieux pneus?

**M. Lovell:** À Yellowknife, bien sûr, nous procédons au versage contrôlé. Nous ne laissons pas les déchets n'importe où, nous les transportons au dépotoir. Nous en compactons une grande partie nous en transportons une grande quantité dans le Sud. C'est grâce à des économies d'échelle que nous pouvons le faire.

Je vais vous dire une chose. Je crois qu'il y a deux types de pollution et que nous nous attardons trop à la pollution visuelle. Ce n'est pas tant du baril qu'il faut se préoccuper, mais de son contenu.

Je ne crois pas, non, que nous ayons ce genre de problème à Yellowknife actuellement. Ce n'est pas un gros problème, non plus, aux alentours de Yellowknife, mais je répète que c'est une question de rentabilité.

Il existait un dépôt où ont été entreposés un très grand nombre de barils. Les rapporter en ville, jusqu'au dépôt, était si bon marché que nous avons réussi à maintenir le coût à un bas niveau pendant les 30 ou 40 dernières années.

Je ne crois pas qu'il y ait tant de sites où ont été abandonnés des barils de carburant. Si l'on avait laissé un baril plein d'essence quelque part, il aurait sûrement disparu dans les trois années suivantes. Je ne crois pas que le problème soit très répandu ici.

**Le sénateur Bacon:** Quels seront, selon vous, les problèmes de sécurité que devra affronter Yellowknife dans 20 ans?

**M. Lovell:** La ville continuera d'être une plaque tournante du transport. Selon moi, elle continuera de prendre de l'expansion au-delà de l'aéroport. Le développement est déjà amorcé de l'autre côté de l'aéroport. Les terrains autour de l'aérogare sont déjà tous aménagés.

Sur le plan de l'aéroport, je ne vois rien que nous ne puissions gérer. Par contre, côté routes et environnement, nous éprouverons de réelles difficultés parce que je prévois une demande croissante de chemins d'hiver. Je fais allusion au franchissement des cours d'eau, et tout le reste. Il y a toujours un risque que d'énormes quantités de carburant soient déversées dans les régions éloignées lorsque des camions s'enfoncent dans la glace et ainsi de suite. Si nous n'améliorons pas et n'entretenons pas les routes se rendant à Yellowknife, le réseau routier se dégradera très vite. Dans 20 ans, notre réseau de transport aérien sera convenable; par contre, notre réseau routier sera un véritable cauchemar.

**Le vice-président:** La région plus au nord de Yellowknife se développe rapidement. Exercez-vous un certain contrôle? Je sais que beaucoup de gens se trouvent un autre emploi dans le sud. Puis, une importante mine ouvre ses portes au nord de Yellowknife. Entre-temps, une société ou une entreprise de transport par camion construit des chemins d'hiver. Yellowknife pourrait être envahie. Cela sera peut-être bon pour vous puisqu'il y aura plus d'emplois et plus de recettes fiscales.

Comment arriveriez-vous à contrôler ces gens? Avez-vous des moyens en place pour traiter avec les sociétés minières et les responsables de grands projets exécutés au nord de Yellowknife?



**Mr. Lovell:** What we are dealing with here, I think, is a cumulative impact. Companies will control their employees. I am very sure of that. They have their environmental regulations, impact agreements and everything else. They will make it a condition of hiring to control their people.

What happens when you put in a road? You open up an area for an awful lot of uncontrolled people. If you look at hunting caribou, it is not only the aboriginal, but the non-aboriginal also will be driving up that road and hunting in that area. I think the impacts will be largely from what I call casual use as much as from controlled use or company use.

Before too long, I think that we will have to look at some sort of toll road where you pay to use the road or some sort of access control for some of these areas because I do not think it is as much the big companies as the people who drive up for a Sunday drive.

**The Deputy Chairman:** More people use the winter roads going to Edmonton in the wintertime than use the highway.

**Mr. Lovell:** No, there is no winter road that would go from here to Edmonton. They would use the same highway, summer and winter. The only difference is that in the winter you drive across the Mackenzie River on the ice, and in the summer, you go across on the ferry. That is the only difference. It is the same road, summer and winter.

**The Deputy Chairman:** Thank you, Mr. Lovell, for your testimony today.

**Mr. Lovell:** Thank you very much for your time and thank you for travelling to Yellowknife.

**The Deputy Chairman:** Senators, our next witnesses are representatives from the Northern Air Transport Association.

**Mr. Don Douglas, Executive Director, Northern Air Transport Association:** Good morning. My name is Don Douglas, and I am Executive Director of the Northern Air Transport Association. On my right is Rod Wood, President of the Northern Air Transport Association. On my left is Paul Laserich, one of our directors.

I would like to thank you very much for giving the Northern Air Transport Association the opportunity to provide input to the Senate subcommittee on transportation safety. Safety is a priority with the Northern Air Transport Association and has been since the association was formed over 20 years ago.

Let me talk a bit about NATA and what we are. NATA is an independent non-profit organization incorporated in 1976 under the Societies Ordinance of the Northwest Territories and the Yukon. Its mission is to represent northern air carriers in all decision-making processes affecting transportation in Northern Canada. Our objectives are to adopt positions related to safety, uniqueness of the operating environment, economics, quality and delivery of air transportation, considering the variables and uniqueness of the northern environment. You will see that safety is at the top of our list.

**M. Lovell:** Ce dont vous parlez ici, je crois, c'est d'un effet cumulatif. Les entreprises surveilleront leurs employés. De cela, je suis sûr. Elles ont leurs propres règles de protection environnementale, leurs propres accords d'atténuation des impacts et toutes sortes d'autres mesures. Une condition de l'embauchage sera qu'elles puissent surveiller leurs employés.

Qu'arrive-t-il quand vous construisez une route? Vous ouvrez la porte d'une région à beaucoup de personnes circulant librement. Par exemple, il n'y aura pas que les Autochtones qui iront chasser le caribou, mais aussi les autres auxquels la nouvelle route permettra de s'y rendre. Les répercussions viendront tout autant de ce que j'appelle les utilisateurs occasionnels que des utilisateurs réglementés ou des entreprises.

Avant longtemps, il nous faudra envisager une forme de route à péage où l'utilisateur paye pour avoir le droit d'emprunter la route ou une autre forme de contrôle de l'accès à certaines régions, car les répercussions seront causées non pas tant par les grandes entreprises que par ceux qui vont s'y balader, le dimanche.

**Le vice-président:** Plus de gens se servent des chemins d'hiver allant jusqu'à Edmonton, l'hiver, que de la route nationale.

**M. Lovell:** Non, il n'y a pas de chemin d'hiver qui part d'ici et qui va jusqu'à Edmonton. Ils utiliseraient la même route, été comme hiver. La seule différence, c'est qu'en hiver, vous franchissez le fleuve Mackenzie sur la glace alors qu'en été, il faut prendre le traversier. C'est l'unique différence. On utilise la même route, été comme hiver.

**Le vice-président:** Monsieur Lovell, je vous remercie d'être venu témoigner.

**M. Lovell:** C'est moi qui vous remercie d'avoir pris la peine de venir jusqu'à Yellowknife et de m'avoir permis de me faire entendre.

**Le vice-président:** Sénateurs, les témoins suivants sont des représentants de la Northern Air Transport Association.

**M. Don Douglas, directeur exécutif, Northern Air Transport Association:** Honorables sénateurs, je vous souhaite le bonjour. Je m'appelle Don Douglas et je suis directeur exécutif de la Northern Air Transport Association, c'est-à-dire de la NATA. À ma droite se trouve Rod Wood, président de l'association, et à ma gauche, Paul Laserich, qui est un des administrateurs.

Je tiens à vous remercier vivement d'avoir invité la Northern Air Transport Association à participer aux travaux du sous-comité sénatorial chargé de la sécurité des transports. La Northern Air Transport Association a toujours eu à cœur la sécurité, et ce depuis ses débuts, il y a 20 ans.

Je commencerai pour vous toucher quelques mots de l'association et de ce qu'elle représente. La NATA est un organisme indépendant sans but lucratif constitué en 1976 sous le régime de la loi sur les sociétés des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. Elle a pour mission de représenter les intérêts des transporteurs aériens du Nord dans toutes les prises de décisions qui touchent au transport dans cette région du Canada. Elle a pour objectif d'adopter des principes pour tout ce qui touche à la sécurité, à l'unicité du contexte d'exploitation, à la rentabilité, à la qualité et à la prestation des services de transport aérien, compte

We maintain current contact lists. We poll our membership as required and participate in government and industry meetings and regulatory hearings. We make submissions and liaise with government, industry, interested parties, and we lobby as necessary and offer relevant speakers to various organizations.

We have an annual meeting to address concerns of the membership. This year's annual meeting will be in this very hotel April 15-17, 1997. Our twentieth annual general meeting was in Whitehorse last April.

Our annual general meetings are always very effective. People come to these meetings with a lot of enthusiasm and put forth good programs. We always have resolutions coming out of the annual meeting. Our resolutions are well thought out and invariably get results.

The officers of our organization consist of a president — Mr. Wood is with me today — and 13 directors. Mr. Wood is also a director.

We have different kinds of membership. We have operator members. These operator members are actual air carriers licensed to operate north of 60 and have an operating certificate. They provide commercial air service in the Yukon or Northwest Territories.

We also have associate members, and they are very useful to the association. They include people in related industries, such as manufacturers and insurance companies. Various other people can be associate members as well.

Our executive committee consists of the president, the first vice-president, second vice-president and the secretary-treasurer. Again, the annual general meeting every April. We have directors meetings in June, September and December.

Later this week, I will be back in Yellowknife again. We have a meeting of the board of directors here in this hotel on Thursday. We are also meeting on Friday with the Government of the Northwest Territories. On Wednesday evening, we are having a reception for air carriers. Even those air carriers in the north that are not NATA members will be welcome at that reception.

NATA is an effective voice for the northern air carriers. It represents northern air carriers in a professional and, I think, effective manner. We are proud of our record and look forward to continued success in resolving challenging issues facing the north through extensive and persistent consultation using a team approach with the regulators, the stakeholders and NATA members.

I would now like to discuss a few issues that concern NATA. Some of these issues came up in the previous two presentations. If

tenu des variables et du climat caractéristiques du Nord. Vous constaterez que la sécurité est notre priorité numéro un.

Nous tenons à jour des listes de personnes à qui s'adresser pour obtenir des renseignements. Au besoin, nous effectuons des sondages auprès de nos membres et nous prenons part à des rencontres gouvernementales et industrielles ainsi qu'à des audiences en matière de réglementation. Nous présentons des mémoires et nous assurons la liaison avec le gouvernement, l'industrie et les intéressés. De plus, nous agissons au besoin comme démarcheurs et nous offrons des services de conférenciers à divers organismes.

Chaque année, nous tenons une assemblée consacrée aux préoccupations des membres. L'assemblée annuelle de cette année se tiendra ici même, dans cet hôtel, du 15 au 17 avril 1997. Notre vingtième assemblée générale annuelle a eu lieu à Whitehorse, en avril dernier.

Ces assemblées générales annuelles sont toujours très efficaces. Nos membres sont très enthousiastes et présentent d'excellents programmes. Chaque année, des résolutions y sont adoptées, après avoir été mûrement pesées. Elles donnent invariablement des résultats.

Les dirigeants de notre organisme sont le président — M. Wood, qui est ici aujourd'hui — et 13 administrateurs. M. Wood est également administrateur.

Nous avons diverses catégories de membres. Tout d'abord, il y a les membres exploitants, qui sont de véritables transporteurs aériens autorisés à faire du transport au nord du 60<sup>e</sup> parallèle et qui ont un certificat d'exploitation. Ce sont eux qui assurent le transport aérien commercial au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Nous comptons aussi des membres associés, fort utiles, entre autres des membres d'industries connexes, comme des fabricants et des compagnies d'assurance. Divers autres peuvent aussi devenir membres associés.

Notre comité exécutif se compose du président, du premier vice-président, du second vice-président et du secrétaire-trésorier. Je vous ai déjà expliqué que notre assemblée générale annuelle a lieu en avril de chaque année. Nous avons aussi des réunions du conseil d'administration en juin, en septembre et en décembre.

Vers le milieu de la semaine, je reviendrai à Yellowknife. En effet, le conseil d'administration siège ici même, dans cet hôtel, jeudi prochain. Nous rencontrerons aussi, vendredi, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Mercredi soir, une réception est prévue pour les transporteurs aériens. Même ceux du Nord qui ne sont pas membres de l'association sont conviés.

La NATA est un porte-parole efficace des transporteurs aériens du Nord. Elle les représente d'une manière professionnelle, et, selon moi, efficace. Nous sommes fiers de nos réalisations et nous espérons pouvoir continuer à trouver des solutions aux défis du Nord grâce à des consultations intensives et permanentes menées dans un esprit d'équipe avec les instances de réglementation, ceux qui ont un enjeu et les membres de l'association.

J'aimerais maintenant aborder avec vous quelques points qui préoccupent la NATA. Certains de ces points ont été mentionnés



you have any questions at any time during my presentation, I will be pleased to try and answer them for you.

The first set of issues I will talk about relate to what we see as sometimes over-regulation, excessive workload, resource constraints, and insufficient delegation of regulatory authority. Isolation and travel costs for consultation, training, and other mandated requirements are a major issue. It is difficult in the north with the distances involved.

Constant change is another issue. Economic regulatory reform brought major change in the late 1980s. That was mostly positive, however, and carriers appreciate that.

In the 1990s, the National Airports Policy, ANS commercialization, Transport Canada restructuring, introduction of a whole new set of federal aviation regulations known as CARS, and dangerous goods regulations resulted in an acutely unacceptable work load for northern carriers and for regulators as well. They have been very busy handling all this work.

Major change, even when the reasons for the change are valid, creates uncertainty, doubt, frustration, and sometimes fear and anger, especially when impractical deadlines are imposed, as is frequently the case.

Transport Canada restructuring is an issue. Transport Canada reorganizations are nothing new. They occur regularly. Often the reasons for the reorganizations are not apparent to NATA.

The 1996 reorganization was a major one. Elimination of the western region came as a surprise to members. The western region had a reputation of serving the north. It came as a surprise to me, as well, since I was in charge of the western region at the time.

NATA's view is that a reorganization of that extent should have included the formation of a northern region. Our requirements in the north are different. We feel that there should be a northern region of Transport Canada. We are still of that opinion and will liaise with Transport Canada in a professional and persistent manner to achieve that goal in the long term.

In the meantime, however, we will do our part to make the system work. That is one thing about NATA — we are very professional about the way we do business, and we will make the system work regardless.

NATA has established an excellent working relationship with Scott Broughton, regional director of Transport Canada for the prairie and northern region. I think he will need our help. That is a huge region, and it is multi-modal as well. Mr. Broughton has taken steps to provide a full range of regulatory services by staff based in Transport Canada centres north of 60. This is a very positive move. He is increasing resources in Yellowknife and

dans les deux exposés qui ont précédé. Si, pendant que je fais mon exposé, vous avez des questions, j'essaierai d'y répondre.

La première série de questions dont je veux vous parler porte sur ce que nous estimons parfois être la réglementation excessive, un fardeau excessif, un manque de ressources et une délégation insuffisante du pouvoir de réglementation. L'isolement et les frais de déplacement requis pour les consultations, la formation et les autres obligations représentent un problème de taille. Pareil exercice est difficile à mener dans le Nord, étant donné les distances à parcourir.

Les changements constants sont aussi un problème. La réforme de la réglementation économique a entraîné un important changement vers la fin des années 80. Toutefois, il a été en grande partie favorable, ce dont les transporteurs sont conscients.

Durant les années 90, la Politique nationale des aéroports, la privatisation des services de navigation aérienne, la restructuration de Transports Canada, l'introduction de toute une nouvelle série de règlements d'aviation fédéraux sous le sigle CARS, et la réglementation des marchandises dangereuses ont entraîné un alourdissement intolérable de la charge de travail des transporteurs du Nord ainsi que des instances de réglementation. Elles ont, en effet, été très occupées à faire tout ce travail.

Les grands bouleversements, même si les raisons qui les motivent sont valables, sont sources d'incertitude, de doute, de frustration et, quelquefois, de peur et de colère, surtout quand on impose des échéances impossibles à respecter, comme c'est souvent le cas.

La restructuration de Transports Canada pose également problème. Les remaniements effectués à Transports Canada n'ont rien de nouveau. Ils ont lieu régulièrement, souvent pour des raisons qui nous échappent.

La restructuration de 1996 a été très importante. Les membres ont été surpris de voir que l'organigramme ne comprenait plus de région de l'Ouest. Cette région avait la réputation d'être au service du Nord. Moi aussi, j'ai été étonné par la nouvelle, puisque c'était moi le responsable de la région de l'Ouest à ce moment-là.

Selon la NATA, une réorganisation de cette ampleur aurait dû inclure la formation d'une région du Nord. Nos besoins dans le Nord sont différents. Nous estimons qu'il faudrait qu'il y ait une région du Nord à Transports Canada. Nous continuons de le croire et nous continuerons de revenir à la charge auprès de Transports Canada d'une manière professionnelle et persistante jusqu'à se réalise ce but à long terme.

Entre-temps, toutefois, nous mettrons l'épaule à la roue. Il faut que vous sachiez une chose au sujet de la NATA... nous menons notre activité commerciale de manière très professionnelle et nous nous organiserons pour que tout se déroule bien, en dépit des entraves.

La NATA a établi d'excellentes relations de travail avec Scott Broughton, directeur régional de Transports Canada pour la région des Prairies et du Nord. Je crois qu'il aura besoin de notre aide. La région dont il est responsable représente une énorme superficie où le transport est multimodal. M. Broughton a pris des mesures pour que les centres de Transports Canada situés au nord du 60<sup>e</sup> parallèle offrent une gamme complète de services de

Whitehorse and intends to work with the Northern Air Transport Association to determine the optimum location and quantity of regulation services personnel in the eastern Arctic. NATA members very much appreciate Mr. Broughton's interest in assisting us resolve northern issues.

I will now move on to issues that I think result from a great misunderstanding in the south and perhaps in Ottawa of the exigencies of northern aviation and a misunderstanding of the proven safe operating practices of northern air carriers. I was pleased to hear the mayor say that we have the cream of the crop in the north, and that is the opinion we have.

Misunderstanding, lack of knowledge, and, in some cases, lack of on-site examination of unique, seasonal, Arctic issues has resulted in what I call "bush pilot bashing" — impractical and unnecessary regulations related to flight and duty times; seasonal operations, particularly in helicopter operations and Hercules operations, which were mentioned by a previous speaker; flight visibility requirements; dangerous goods; and carriage of external loads on float planes. I will talk briefly about several of these issues.

With respect to bush pilot bashing, earlier this year, some media outlets in the south were stirring up controversy and alleging that unsafe attitudes prevailed in bush operations, particularly in the north. NATA very strongly disagrees. Northerners take pride in conducting their operations in a professional and competent manner, with emphasis on safe operating practices. We do have accidents. However, when accidents occur, northerners are exceptional in their desire to learn from their own experiences and pass lessons from accidents on to other operators. They are really exceptional in this area.

I will talk about flight and duty times a bit. This issue has been particularly vexing for northern seasonal operations, particularly helicopters and, as I said, the herc operations. We have, however, developed an excellent working relationship with regulators on this issue. As recently as a week ago, Mr. Wood, our president, and I were in discussion with regulators in Ottawa, and we feel we are making headway.

One of the problems is that the fatigue studies that have been done to this point have been limited strictly to major airline operations, which are totally different from seasonal Arctic helicopter operations. We need specific research done on seasonal operations.

As an example, we have some operations in the north where pilots come north to fly for four months. They are on contract and paid so much by the day whether they fly or not, so there is no

réglementation. J'y vois là une excellente initiative. Il est en train d'augmenter les ressources affectées à Yellowknife et à Whitehorse et il projette de travailler de concert avec la NATA en vue de décider de l'endroit optimal où affecter les employés des services de réglementation dans l'Arctique de l'Est et de leur nombre. Les membres de la NATA sont reconnaissants à M. Broughton de bien vouloir les aider à résoudre les questions particulières au Nord.

Passons maintenant aux questions qui, selon moi, découlent d'un énorme malentendu dans le Sud et, peut-être aussi, à Ottawa, des exigences de l'aviation dans le Nord et d'une méconnaissance des pratiques d'exploitation sécuritaires et éprouvées qu'emploient les transporteurs aériens du Nord. J'ai été heureux d'entendre le maire dire que nous avions la crème de la crème dans le Nord. C'est aussi notre opinion.

Les malentendus, le manque de connaissances et, parfois, le manque d'analyse sur place de questions uniques, saisonnières et propres à l'Arctique ont entraîné la prise de mesures radicales contre les pilotes du Nord... des règlements peu pratiques et inutiles s'appliquant aux temps de vol et de service, aux opérations saisonnières, particulièrement dans le cas des hélicoptères et des Hercules mentionnés par le témoin précédent, les exigences concernant la visibilité en vol, les marchandises dangereuses et le transport de charges à l'extérieur des avions à flotteurs. Je vous parlerai brièvement de plusieurs de ces questions.

En ce qui concerne le mouvement de dénigrement des pilotes du Nord lancé, vers le début de l'année, par certaines voix des médias du Sud, on a prétendu que les pilotes de brousse, particulièrement ceux du Nord, faisaient peu de cas de la sécurité. La NATA n'est vraiment pas d'accord avec ces affirmations. Les gens du Nord sont fiers du professionnalisme et de la compétence avec lesquels ils mènent leur exploitation et ils insistent sur le respect de pratiques sécuritaires. Effectivement, il survient des accidents. Cependant, quand ils se produisent, les gens du Nord sont exceptionnels en ce sens qu'ils souhaitent apprendre de leurs propres expériences et faire connaître aux autres exploitants les leçons qu'ils en ont tirées. Ils sont vraiment exceptionnels à cet égard.

Parlons un peu du temps de vol et de service. Cette question a été particulièrement vexante pour les exploitants saisonniers du Nord, particulièrement ceux qui exploitent des hélicoptères et, comme je l'ai déjà dit, des Hercules. Nous avons cependant établi d'excellentes relations de travail avec les instances de réglementation dans ce dossier. Pas plus tard que la semaine dernière, M. Wood, notre président, et moi-même rencontrions à Ottawa des responsables de la réglementation et nous estimons avoir fait progresser ce dossier.

Un des problèmes soulevés par les études sur la fatigue effectuées jusqu'à maintenant, c'est qu'elles se sont bornées aux grandes lignes aériennes, qui sont sans rapport avec l'exploitation saisonnière d'hélicoptères dans l'Arctique. Il faut effectuer de la recherche particulière aux opérations saisonnières.

À titre d'exemple, dans certaines exploitations du Nord, les pilotes viennent y travailler pendant quatre mois. Ce sont des contractuels rémunérés à raison de X dollars par jour, qu'ils volent



incentive to fly extra hours. However, they come up there motivated to fly.

Nowadays, camp conditions are generally good. I flew for Spartan Air Services many years ago. Camp conditions were not quite as good back then. Even then, if you had a good cook and a good camp, life was easy and you were motivated to fly.

Last week I spoke to a group of civil aviation medical examiners in Vancouver, and they agreed that these conditions are totally different and that we need to do research in the north on fatigue and work with the regulators to develop flight and duty times which do address these northern needs.

**Senator St. Germain:** As someone who flies, I am interested in these fatigue differences that you say exist between commercial operations in the south and helicopter pilots or float plane operators up here. Perhaps you could elaborate on how you see the difference. If you are flying for 12 or 14 hours, whether you are flying in a 747, a Dakota or a Cessna 185 on the southern coast, I would like your explanation as to how you see the difference.

**Mr. Douglas:** One of our members, as an example, sends their pilots out with their family in the summer. They live beside the helicopter. When the weather is good, the pilot goes flying. It is a stress-free life. There are good conditions in the summer. There is lots of sunlight, which is good for morale. You are not flying in the dark in bad weather, usually. You are not bored.

I think a major airline problem is flying on autopilot to Hong Kong, Sidney or Tokyo. It is a totally different situation. Boredom tends to make you tired.

Another difference would be living in a major city and flying for an airline. Many pilots who fly for major airlines in the Toronto area may live in Orangeville, for example, drive to Toronto, fly to Tokyo and then fly back. It is a different life.

From the point of view of stress, in many cases it is a lot easier flying in the north when you are sitting right beside the machine. We are not asking for excessive hours, but we would like to be able to fly at least 12 hours a day. I think it is quite feasible to fly 12 hours a day in those circumstances.

**Senator St. Germain:** The present AIP regulations are 8 hours.

**Mr. Douglas:** The present regulations give us difficulty in the monthly total. They have reduced the monthly total to 150 hours. We would like that extended to 180. We will do some research on that to see if it can be done safely. If it cannot, we will not go for it. However, we feel that it can be done safely.

ou pas, de sorte qu'ils n'ont pas intérêt à travailler des heures supplémentaires. Cependant, ils viennent dans le Nord parce qu'ils veulent voler.

De nos jours, les conditions de vie dans les campements sont en règle générale bonnes. Il y a bien des années, j'étais pilote pour Spartan Air Services. Les conditions n'étaient pas tout à fait ce qu'elles sont aujourd'hui. Même alors, si vous aviez un bon cuisinier et un bon campement, la vie était belle, et vous vouliez voler.

La semaine dernière, j'ai pris la parole devant un groupe de médecins-conseils de l'aviation civile à Vancouver. Ils ont reconnu que les conditions étaient nettement différentes et qu'il faut effectuer, de concert avec les instances de réglementation, de la recherche sur la fatigue et sur les conditions de travail dans le Nord en vue d'arrêter un temps de vol et de service adapté aux besoins de la région.

**Le sénateur St. Germain:** En tant que pilote, ces différences qui existent selon vous entre la fatigue des pilotes commerciaux du Sud et celle des pilotes d'hélicoptères ou d'avions à flotteurs du Nord m'intéressent. Vous pouvez peut-être m'expliquer davantage comment vous concevez cette différence. Si, pendant 12 ou 14 heures, vous pilotez un appareil, qu'il s'agisse d'un 747, d'un Dakota ou d'un Cessna 185, le long de la côte sud, j'aimerais bien que vous m'expliquiez la différence.

**M. Douglas:** En voici un exemple. Un de nos membres envoie ses pilotes accompagnés de leur famille dans le Nord, pour l'été. Ils vivent à côté de l'hélicoptère. Quand le temps est propice, le pilote effectue des vols. C'est une vie très décontractée. L'été, les conditions sont bonnes. Il y a beaucoup d'ensoleillement, ce qui est bon pour le moral. Habituellement, on n'effectue pas de vol quand le ciel est sombre, par mauvais temps. On ne s'ennuie pas.

Un des principaux problèmes des lignes aériennes est le pilotage automatique jusqu'à Hong Kong, Sydney ou Tokyo. La situation est tout à fait différente. L'ennui tend à accroître la fatigue du pilote.

Une autre différence serait le fait de vivre dans une grande ville et d'effectuer des vols pour une ligne aérienne. De nombreux pilotes à l'emploi des grandes lignes aériennes de la région de Toronto habitent peut-être à Orangeville, par exemple. Ils doivent se rendre à Toronto en auto, voler jusqu'à Tokyo, puis en revenir. C'est un autre mode de vie.

Pour ce qui est du stress, bien souvent, il est beaucoup plus facile d'être pilote dans le Nord quand vous vivez à côté de l'appareil. Nous ne demandons pas aux pilotes de travailler des heures excessives, mais nous aimerions pouvoir faire voler les appareils pendant au moins 12 heures par jour. Piloter durant 12 heures dans ces circonstances est tout à fait possible.

**Le sénateur St. Germain:** Le règlement actuel concernant l'AIP limite la journée à huit heures de vol.

**M. Douglas:** Le règlement actuel nous cause des difficultés, sur le plan du total mensuel. En effet, ce total a été réduit à 150 heures par mois. Nous aimerions qu'il soit de 180 heures. Nous effectuerons de la recherche à cet égard pour voir s'il est possible de le faire en toute sécurité. Si cela est impossible, nous ne le ferons pas. Toutefois, nous estimons que c'est possible.

**Senator Forrestall:** I hope you will deal with the abuse of substances such as drugs, alcohol and tobacco and whether they are factors up here.

Coming back to the study that has to be done, I must confess that I have an axe to grind in these hearings. The Aeronautics Act was written back in the 1920s or 1930s. This is the mid-1990s. Is it time to have a new national Aeronautics Act?

**Mr. Douglas:** Certainly. We want up-to-date, sensible regulations.

**Senator Forrestall:** I am asking you indirectly to tell me if we have gone far enough with a regulatory oversight as opposed to a statutory oversight. Should we have a codification of all the regulations? Indeed, an awful lot of them could be snipped up and put in the burner and destroyed.

**Mr. Douglas:** Absolutely.

**Senator Forrestall:** Should we start all over again with a new act that recognizes some of the variance you are talking about? Do you know what I am getting at?

**Mr. Douglas:** I do know what you are getting at. I agree with your point. I was going to cover that later in my presentation.

We feel that Transport Canada should be in a monitoring role, and we agree with that monitoring role. They should monitor operations, but they should get out of many of the daily checks they do and delegate that to competent companies. They should delegate regulatory authority, such as doing check rides and this sort of thing, and come in and do spot checks on us. That would not be a problem.

**Senator Forrestall:** Including certifications?

**Mr. Douglas:** Right. In order to look at the differences in the north, we want human factor specialists to be involved in this study. We want pilots to be involved in this study, and we want operators to be involved in it so that we can develop these regulations.

Many of the regulators have recognized our differences. I must say, some of them have been very good. The trouble is that they go south. Associations with more resources than we have lobby harder than we do. Airline pilots in particular want the hours reduced, and it has come to the point where our northern operations are hardly viable. That is all we are asking for, and that is the point. We need regulations that recognize the northern requirements.

When there is consultation on these regulations, it should only be with people who are involved in the north and not with pilots who are flying to Hong Kong. It is a different situation. They have their concerns, which we would not interfere with, but our concerns are very unique in the north.

**Senator St. Germain:** Are you speaking mainly about helicopters, sir?

**Le sénateur Forrestall:** J'espère que vous en profiterez pour étudier la consommation abusive d'alcool, de tabac et de drogues et pour voir si elle représente un problème là-bas.

Pour en revenir à l'étude qu'il faut effectuer, j'avoue que j'ai un intérêt personnel dans ces audiences. La Loi sur l'aéronautique date des années 20 ou 30. Nous sommes actuellement au milieu des années 90. N'est-il pas temps d'avoir une nouvelle loi nationale de l'aéronautique?

**M. Douglas:** Certes. Nous souhaitons une réglementation à jour et sage.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous demande indirectement de me dire si nous avons pris des mesures suffisamment rigoureuses en prévoyant un examen réglementaire plutôt qu'un examen législatif. Faudrait-il que tous les règlements soient codifiés? De fait, on pourrait se passer de bon nombre d'entre eux.

**M. Douglas:** Absolument.

**Le sénateur Forrestall:** Faudrait-il repartir de zéro avec une nouvelle loi qui reconnaisse certaines des divergences dont vous parlez? Voyez-vous ce que je veux dire?

**M. Douglas:** Je vois ce que vous voulez dire et je suis d'accord avec vous. Je me proposais d'ailleurs d'en parler dans mon exposé.

Nous pensons que Transports Canada devrait jouer un rôle de contrôle, rôle que nous acceptons. Le ministère devrait contrôler les opérations, mais s'abstenir des nombreuses vérifications quotidiennes qu'il effectue et plutôt déléguer ce travail à des sociétés compétentes. Le ministère devrait déléguer certains pouvoirs de réglementation, comme les vols de vérification de compétence, et cetera, et faire des vérifications ponctuelles. Cela ne poserait pas de problème.

**Le sénateur Forrestall:** Y compris les certifications?

**M. Douglas:** Exactement. Nous voulons que des spécialistes dans le domaine des facteurs humains participent à cet examen des différences dans le Nord. Nous voulons que les pilotes participent à cette étude, de même que les exploitants, afin de pouvoir élaborer ces règlements.

Beaucoup d'agents de réglementation reconnaissent nos différences et je dois dire que certains sont très bien. Le problème, c'est qu'ils retournent dans le Sud. Les associations qui ont plus de ressources que nous sont en mesure de faire le lobbying qu'il faut. Les pilotes des lignes aériennes en particulier veulent une réduction des heures et on est arrivé à un point où nos opérations dans le Nord sont à peine viables. Nous voulons être viables et c'est là le problème. Nous avons besoin de règlements qui reconnaissent les exigences du Nord.

Seuls ceux qui travaillent dans le Nord — et non pas les pilotes qui volent à destination de Hong Kong — devraient être consultés au sujet de ces règlements. Notre situation est différente. Les pilotes de Hong Kong ont leurs préoccupations dont nous ne nous mêlons pas, mais dans le Nord, nos préoccupations sont uniques.

**Le sénateur St. Germain:** Parlez-vous surtout des hélicoptères, monsieur?



**Mr. Douglas:** Helicopters are the biggest issue. It is also about fixed wing aircraft and, as I say, the Herc operation because they go off to an isolated area. If we followed the rules, you would have to send the guy home on the seventh day to rest him up and zero out his time, which is totally impractical. That is a very important issue.

The carriage of dangerous goods is another one. As they stand now, the carriage of dangerous goods regulations are not practical for operators using small helicopters or fixed wing aircraft.

Most small, northern carriers haul a very limited variety of dangerous goods, typically fuel in drums, propane, some explosives, batteries and a few consumer commodities.

In the case of charters, only the passengers, if any, are connected with that cargo, and that cargo is connected with moving a camp in or out. Only the passenger on board is associated with those dangerous goods which are needed in the camp. Much of this cargo is in a sling underneath the helicopter, and if there is a problem, it can be pickled.

**Senator Forrestall:** Under the act, that really cannot happen, can it?

**Mr. Douglas:** Not right now, no. They are totally impractical.

I had a discussion with a dangerous goods person in Edmonton before I came up here. I think they finally recognize this and will make some changes, but that has to be changed. If you are a non-interlining small carrier moving camps in and out, you have to carry propane stoves; you have to carry fuel. We want to be legal, but there is no way we can do the job and be legal with some of these regulations. As I said, there is no history of a problem with us carrying dangerous goods in the north.

As they stand, the regulations are complex and largely irrelevant to remote, northern, non-interlining air carriers. That is the thing. The regulations and training requirements must be simplified and made to be relevant. We are working on this. We will work with Scott Broughton and we will work with headquarters to achieve that.

We would certainly like you to highlight that. We want to be safe and we want to be legal. We are very professional about the way we conduct our business.

**Senator Forrestall:** How do you haul dynamite?

**Mr. Paul Laserich, Director, Northern Air Transportation Association:** You have to make two trips, one with the blasting caps and the other one with the dynamite.

**Mr. Douglas:** That makes it difficult for the carrier.

I want to talk about regulatory services fees. Aviation-related activities in the north are on an upswing. Prosperity is needed to make up for a number of slow years. We have had some really bad years in the north where northern operators have had a

**M. Douglas:** Les hélicoptères posent le plus gros problème. Il y a également la question des avions à voilure fixe et, comme je le disais, les opérations Hercules, puisque ces appareils se rendent dans des endroits isolés. Si l'on respectait les règles, il faudrait renvoyer le pilote chez lui le septième jour pour qu'il se repose et ainsi annuler ses heures, ce qui est complètement irréaliste. C'est une question très importante.

Le transport des marchandises dangereuses en est une autre. À l'heure actuelle, les règlements sur le transport des marchandises dangereuses ne sont pas réalistes en ce qui concerne les pilotes de petits hélicoptères ou d'avions à voilure fixe.

La plupart des petits transporteurs du Nord transportent une variété très limitée de marchandises dangereuses: il s'agit essentiellement de carburant dans des fûts, de propane, de certains explosifs, de batteries et de quelques biens de consommation.

Dans le cas des vols nolisés, seuls les passagers, s'il y en a, savent de quel chargement il s'agit, chargement qui permet d'installer ou de démonter un camp. Seul le passager à bord sait de quelles marchandises dangereuses on a besoin au camp. La plupart de cette cargaison se trouve dans une élingue sous l'hélicoptère et, en cas de problème, il est possible de la récupérer.

**Le sénateur Forrestall:** En vertu de la loi, cela n'est pas vraiment possible, n'est-ce pas?

**M. Douglas:** Pas maintenant, non. Ces règlements sont complètement irréalistes.

Avant de venir ici, j'ai rencontré un responsable du transport des marchandises dangereuses à Edmonton. Je crois que l'on se rend compte du problème et que certains changements vont être apportés; il faut passer à l'action. Tout petit transporteur qui ne fait pas de correspondance intercompagnies et qui installe et démonte des camps doit transporter des fourneaux au propane, du carburant. Nous voulons respecter la loi, mais il est impossible de faire notre travail tout en respectant la loi compte tenu de certains de ces règlements. Comme je l'ai dit, le transport de marchandises dangereuses dans le Nord n'a jamais occasionné de problème.

À l'heure actuelle, les règlements sont complexes et sont largement inapplicables aux transporteurs aériens du Nord qui ne font pas de correspondance intercompagnies. C'est le problème. Il faut simplifier et adapter les règlements et les besoins en matière de formation. Nous essayons d'y parvenir et travaillerons avec Scott Broughton et avec l'administration centrale pour ce faire.

Nous aimerions que vous souligniez ce point. Nous voulons fonctionner en toute sécurité et respecter les lois. Nous travaillons de manière très professionnelle.

**Le sénateur Forrestall:** Comment transportez-vous la dynamite?

**M. Paul Laserich, directeur, Northern Air Transport Association:** Il faut faire deux trajets distincts, le premier avec les détonateurs, le deuxième avec la dynamite.

**M. Douglas:** Cela complique la tâche du transporteur.

J'aimerais parler des droits de service réglementaires. Dans le Nord, les activités aéronautiques connaissent une reprise. Nous avons grand besoin de prospérité pour rattraper les années difficiles que nous avons connues et au cours desquelles les

difficult struggle to remain viable. Prosperity will be short-lived, however, unless the NATA is successful in getting proposed regulatory service fees reduced substantially.

Again, the NATA has been successful in this. I just showed Mr. Wood a letter that I received before I came up here related to a meeting I attended in Ottawa about these fees. We have had some success, but there is much work to be done. These fees do not just affect northerners, but they have a significant impact on us.

When I was at one meeting in Ottawa, these regulatory services fees for certification of products and whatnot were so extreme that a company called Diamond Aircraft in London, Ontario, said that if these fees are implemented as they stand, they are out of here. They are turning out one aircraft a day, and the airplanes sell for \$140,000 each. They are not out of here yet because we have had an impact on these fees. They will be re-examined and looked at more thoroughly.

**Senator St. Germain:** Are these airworthiness fees?

**Mr. Douglas:** These are for the certification of products, for pilot licences. Some of the fees, they say, are to cover the cost of the Aeronautical Information Publication, which you are familiar with. Now, if that is what it is for, why do they not charge for the book? When you go for a medical, they tack a fee on there. We do not know where these fees are coming from. We want to pay our way, but we want to know what these fees are for.

I do not know why they put this AIP out free. They say it is a safety book. I think that is why they do not charge for it. Because it is free, people who do not need it get it, and they throw it in the corner. They do not amend it, and there is a lot of money wasted on producing books that nobody looks at. If you put a nominal fee on the book, say \$15, \$20 or whatever it costs, then people who want the book will be the only ones who get it, and they will keep it up to date. Put the fees where they are supposed to be.

Large manufacturers like Pratt & Whitney and Diamond Aircraft have said the same thing. "We will pay our way, but you better cost account your figures. Tell us exactly what we are paying for, and we will pay."

I want to talk about search and rescue briefly. It is not a big issue. NATA was made aware earlier this year of what appeared to be the inadequate use of civilian resources in a search. There are probably a lot of reasons for this. Again, it is related probably to government downsizing and changes and reorganization. The RCC was moved out of Namao, and the closest RCC for this area is in Trenton, which is a long ways away.

When the RCC was in Edmonton, there was a tremendous liaison between the civilian searchers in Alberta — the CASARA and the CARES — and the military. The civilian resources were

exploitants ont eu beaucoup de mal à rester viables. La prospérité sera toutefois de courte durée, à moins que la NATA ne réussisse à obtenir la réduction substantielle des droits de service qui est proposée.

La NATA a connu du succès à cet égard. Je viens juste de montrer à M. Wood une lettre que j'ai reçue avant de venir ici, qui porte sur une réunion à laquelle j'ai participé à Ottawa au sujet de ces droits. Nous avons eu quelques succès, mais il reste beaucoup de travail à faire. Ces droits ne touchent pas seulement les habitants du Nord, leur impact sur nous est considérable.

Alors que j'étais à une réunion à Ottawa, on a débattu de ces droits de service réglementaires pour l'homologation des produits, et cetera. Ils paraissaient si compliqués que la société Diamond Aircraft de London, en Ontario, a déclaré que si ces droits étaient mis en oeuvre, elle n'assurerait plus le service. Elle fabrique un avion par jour et le prix de vente s'élève à 140 000 \$ pièce. Si cette société n'a pas encore disparu du Nord, c'est parce que nous avons pu avoir une certaine influence sur ces droits qui doivent être réexaminés de plus près.

**Le sénateur St. Germain:** S'agit-il de droits de navigabilité?

**M. Douglas:** Ce sont des droits pour l'homologation de produits, pour les licences de pilote. Certains de ces droits serviraient apparemment à absorber le coût de la Publication d'information aéronautique, que vous connaissez. Si tel est le cas, pourquoi ne pas faire payer le livre? Pour les visites médicales, on doit payer un droit. Nous ne savons pas à quoi correspondent ces droits; nous ne refusons pas de payer, mais voulons savoir ce que représentent ces droits.

Je ne sais pas pourquoi ce livre AIP est gratuit. Il s'agit d'un livre sur la sécurité. C'est la raison pour laquelle il est gratuit. À cause de sa gratuité, ceux qui n'en ont pas besoin le reçoivent, ne le consultent jamais et ne le mettent pas à jour; on gaspille beaucoup d'argent lorsqu'on publie des livres que personne ne lit. Il suffirait de vendre ce livre à un prix minime — 15 \$ ou 20 \$, par exemple — pour que seuls ceux qui le veulent l'achètent; ainsi, il serait mis à jour. Il s'agit simplement de faire payer des droits là où c'est nécessaire.

Deux grandes sociétés de fabrication, Pratt & Whitney et Diamond Aircraft, ont dit la même chose. «Nous sommes prêts à payer, mais vous feriez mieux de faire la comptabilité analytique de vos chiffres. Dites-nous exactement ce que nous payons et nous paierons».

J'aimerais aborder brièvement la question de la recherche et du sauvetage. Ce n'est pas un gros problème. Au début de l'année, la NATA s'est aperçue que les ressources civiles n'étaient pas nécessairement bien utilisées dans le cadre de recherches. On peut probablement donner de nombreuses raisons à cet égard et ce problème est probablement lié aux compressions, aux changements et à la restructuration au sein du gouvernement. Le CCOS n'est plus Namao, le plus proche se trouve à Trenton, c'est-à-dire assez loin d'ici.

Lorsque le CCOS se trouvait à Edmonton, la liaison se faisait parfaitement bien entre les organismes de recherche civile en Alberta — CASARA et CARES — et les organismes militaires.



used very effectively at that time. I think that has fallen down a bit.

In this particular case, we had NATA members sitting there who were very knowledgeable about the north, very knowledgeable about northern flyers, and very knowledgeable about where they might have looked for this pilot. They were not adequately used. I do not want to blame anyone for this. I think it is just a matter of circumstance. The NATA will work with the military and with the CASARA organization to try and fix any holes that may have existed there.

I have one more item to talk about, and that is a study called Safety of Air Taxi Operations Task Force. This is a task force that Transport Canada initiated to look into safety in the air taxi business. That is small airplanes with nine or less passengers.

Initially, when they proposed this study, it appeared that it was going to be a rushed study. That was not acceptable to the NATA because we really want to look into the issues and determine what the issues are. We always want to improve safety. We had them amend the terms of reference, and we are actually willing participants in this study now. Mr. Wood is a member for the central Arctic. We have Bob Cameron from Transnorth Helicopters. He is a representative from the Western Arctic. We have Pat Doyle from First Air who is representing NATA for the Eastern Arctic. We are very interested in finding ways to improve safety. We know the safety status is good, but we want to improve it wherever we can.

We face numerous challenges, but NATA members meet these challenges effectively, and safety is continually stressed.

A number of years ago, NATA initiated, through a resolution, the Company Aviation Safety Officer Program, which was so effective in the north that southerners bought it. It spread all across the country, and Company Aviation Safety Officer Programs are very effectively used throughout the country. A NATA initiative started it.

With our involvement in the air taxi safety study, our interest in safety is continuing. We are proud of our excellent safety record, and the excellent record we have is a reflection of a high level of professionalism, good operating practices, and emphasis on human factors. We will continue to be vigilant and strive to improve safety practices at every opportunity.

Thank you very much for your interest and for having us here. If you need any data from me, please get in touch with me and I will send you the data.

**Mr. Laserich:** Senator Adams, I have known you for about 15 years. I know many people would like to ask some questions, and sometimes I do not like it when we are rushed. Other people have come a long way to be here.

I have known you all my life, senator, and I think it is very fitting when you hear from the NATA.

**The Deputy Chairman:** We would like to keep you all day, but we have arranged next door for lunch.

Les ressources civiles étaient utilisées très efficacement à ce moment-là. Je crains que cela ne soit plus le cas maintenant.

Dans le cas particulier dont je veux parler, des membres de la NATA qui connaissaient très bien le Nord, qui connaissaient très bien les pilotes du Nord, savaient très bien où chercher ce pilote. On n'a pas eu recours à leurs services comme il l'aurait fallu. Je n'accuse personne. Je crois que c'est juste une question de circonstances. La NATA va s'efforcer avec les militaires et avec CASARA de combler toutes les lacunes éventuelles.

J'aimerais soulever une autre question, soit celle du Groupe de travail sur la sécurité des services de taxi aériens, groupe créé par Transports Canada. Les taxis aériens sont de petits avions de neuf passagers au maximum.

Lorsque cette étude a été proposée, on a eu l'impression qu'elle allait se faire de façon précipitée. Cela n'était pas acceptable pour la NATA, parce que nous voulons vraiment examiner les questions et les délimiter. Nous nous préoccupons constamment de l'amélioration de la sécurité. Nous avons demandé au ministère de modifier le mandat du groupe de travail et nous participons actuellement à cette étude. M. Wood représente l'Arctique du Centre. Bob Cameron, de Transnorth Helicopters, représente l'Arctique de l'Ouest. Pat Doyle, de First Air, représente la NATA pour l'Arctique de l'Est. Nous tenons absolument à trouver des moyens d'améliorer la sécurité. Nous savons que la sécurité est bonne, mais nous voulons l'améliorer là où c'est possible.

Nous avons de nombreux défis à relever et les membres de la NATA s'en tirent très bien, la sécurité étant la priorité numéro un.

Il y a quelques années, la NATA a adopté une résolution relative à la mise sur pied d'un Programme d'agent de la sécurité aérienne, programme si efficace dans le Nord que le Sud l'a acheté. Il est appliqué dans tout le pays et donne de très bons résultats. C'est la NATA qui en a eu l'idée à l'origine.

Nous continuons à nous intéresser à la sécurité, ainsi qu'en témoigne notre participation à l'étude sur la sécurité des services de taxis aériens. Nous tirons fierté de notre excellente tradition de sécurité qui reflète un niveau élevé de professionnalisme, de bonnes pratiques d'exploitation, ainsi que l'accent mis sur les facteurs humains. Nous allons continuer à faire preuve de vigilance et à nous efforcer d'améliorer les pratiques de sécurité chaque fois que possible.

Merci beaucoup de nous avoir invités à cette séance et de votre intérêt. Si vous avez besoin de données, n'hésitez pas à me contacter pour que je vous les envoie.

**M. Laserich:** Sénateur Adams, je vous connais depuis 15 ans environ. Je sais qu'il y a beaucoup de personnes qui ont des questions à poser et parfois je n'aime pas me sentir pressé. Il y a des gens qui sont venus de loin pour être présents parmi nous aujourd'hui.

Je vous connais depuis toujours, sénateur, et je pense qu'il est tout à fait pertinent d'entendre le point de vue de la NATA.

**Le vice-président:** Nous aimerions discuter avec vous toute la journée, mais nous avons prévu un déjeuner à côté.

**Senator Bacon:** I have a quick question. We met with the Assistant Deputy Minister of Transport Canada who appeared before the committee, and he told us that a study had been launched a few months ago which focuses on the safety of air taxi operations.

**Mr. Douglas:** That is the one.

**Senator Bacon:** Have you been consulted on this study, or are you working with them?

**Mr. Douglas:** Yes, I have been to meetings in Ottawa. Pat Doyle has been to meetings in Ottawa. We helped them draft terms of reference that are acceptable to the NATA, and we are very happy with the terms of reference now. We are having town hall meetings throughout the north. As I say, Mr. Wood is one of the members on that task force. We are looking forward to good results.

Previously, they wanted the study finished by December 31. Now it is to be finished by March 31 because we want it done right. That is an important task force, and we are full participants in it.

**Senator St. Germain:** Mr. Chairman, is there any way that we can access these people? I would like to ask them about flight service stations, weather stations, and all of this.

**Mr. Douglas:** I can give you a card.

**Senator St. Germain:** I would like to ask you about CARS and AWOS.

**Mr. Douglas:** I would love to talk about those subjects too.

**Mr. Laserich:** We can tell you all kinds of exciting stories about CARS where people are off hunting, you have a medivac, and you have to get in and get the nurse to get the weather.

**Senator St. Germain:** Mr. Chairman, it is your call. I will let you decide as to how to best end it, sir.

**Senator Forrestall:** I do not know, Mr. Chairman, what great calamity would befall us. I have seen the Legislative Assembly. I would sooner sit here for an extra hour later on this afternoon before we have to leave. I want to get into the issue of drug abuse and this question of regulatory regime.

**The Deputy Chairman:** We can always come back after lunch. I would like to ask a few questions too.

You mentioned the number of hours spent flying in the summer. I would like to get into that a little bit. Down south, most of the time, I am tired, and when I come back here, I do not feel sleepy. I believe what you are saying is that the climate up here is different and therefore there should be different regulations.

**Mr. Douglas:** It certainly is different. We certainly would like to talk to you about that. I will leave a card with anyone who wants a card. Get in touch with me. I am the executive director. I can get in touch with any of the other directors. Rod Wood

**Le sénateur Bacon:** J'ai une question rapide à poser. Le sous-ministre de Transports Canada qui a comparu devant le comité nous a dit qu'une étude portant sur la sécurité des services de taxis aériens avait été lancée il y a quelques mois.

**M. Douglas:** C'est justement celle dont j'ai parlé.

**Le sénateur Bacon:** Vous a-t-on consulté pour cette étude ou y participez-vous?

**M. Douglas:** Oui, je suis allé à des réunions à Ottawa, tout comme Pat Doyle. Nous avons participé à la rédaction d'un mandat acceptable aux yeux de la NATA, et nous en sommes maintenant très satisfaits. Nous avons des séances de discussion ouvertes dans le Nord. Comme je l'ai dit, M. Wood est l'un des membres de ce groupe de travail. Nous espérons obtenir de bons résultats.

Au départ, le ministère voulait que cette étude soit terminée au 31 décembre. Il a été décidé de reporter l'échéance au 31 mars, car nous voulons que le travail soit bien fait. Ce groupe de travail est important et nous y participons à part entière.

**Le sénateur St. Germain:** Monsieur le président, serait-il possible de rencontrer ces gens? J'aimerais leur poser des questions au sujet des stations d'information de vol, des stations météorologiques, et cetera.

**M. Douglas:** Je peux vous remettre ma carte.

**Le sénateur St. Germain:** J'aimerais poser des questions sur les CARS et AWOS.

**M. Douglas:** J'aimerais également en parler.

**M. Laserich:** Nous pouvons vous raconter toutes sortes d'histoires intéressantes au sujet de CARS, lorsque des gens partent à la chasse, lorsqu'il faut organiser une évacuation sanitaire et demander à l'infirmière d'obtenir des renseignements sur le temps.

**Le sénateur St. Germain:** Monsieur le président, c'est à vous de décider de la suite à donner.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, je ne sais pas ce qui pourrait nous arriver de calamiteux. J'ai vu l'Assemblée législative. Je préférerais siéger une heure de plus cet après-midi avant de partir. J'aimerais aborder la question de la toxicomanie, ainsi que celle du régime de réglementation.

**Le vice-président:** Nous pouvons toujours revenir après le déjeuner. J'aimerais aussi poser quelques questions.

Vous avez parlé du nombre d'heures de vol pendant l'été. J'aimerais approfondir la question. Dans le Sud, je me sens fatigué les trois-quarts du temps, alors que quand je reviens ici, je ne me sens plus du tout léthargique. D'après ce que vous dites, le climat est différent dans le Nord et donc, les règlements devraient l'être également.

**M. Douglas:** Tout est différent certainement. Nous aimerions vous parler de tout ceci. Je vais laisser ma carte à tous ceux qui le souhaitent. Je suis le directeur exécutif et vous pouvez me contacter. Je peux par ailleurs contacter n'importe quel autre



operates a large fleet of helicopters. Paul Laserich operates medivacs and other airplanes.

**Senator Forrestall:** You made a couple of very startling suggestions, and I want to pursue them. You suggested that the Transportation of Dangerous Goods Act is totally inadequate and impractical. What has to be done?

**Mr. Douglas:** We consider it is impractical for the small, non-interlining carrier. The rules are very difficult to understand. Even the enforcers have trouble understanding the rules the way they are written.

**Senator Forrestall:** You are not suggesting that you be exempted.

**Mr. Douglas:** I will let the president answer that question.

**Mr. Ron Wood, President, Northern Air Transport Association:** The reality of the dangerous goods legislation is geared towards airlines, passenger aircraft travelling great distances, and to ban certain articles from those aircraft. It makes sense, but let us talk about moving a prospector, for instance. The prospector who discovered the BHP diamond mine could not have got there under the dangerous goods regulations because I would not have been able to take him out with his stove under the regulations.

I do not totally understand the regulations. They are geared towards airlines. If I take you out into the barren lands and drop you off without the necessary tools to survive, I am not a responsible person. Under these regulations, "strike anywhere" matches are banned completely; insect repellent is banned. There are all sorts of these things. What we need is a regulation geared towards non-interlining. In other words, you get on the aircraft with your gear, and I take it to a specific location and drop it off. You are fully aware of what is on board. I, as the pilot, am aware. I am not transferring these goods to another airline where they could inadvertently be loaded without the pilot's knowledge. This is specific, point-to-point transportation for helicopters, float operators, and non-interlining operations. We have been asking for that since inception.

**Senator Forrestall:** I actually thought I did a fair piece of work when we were putting together the legislation. I am responsible.

**Mr. Wood:** Sorry to disappoint you.

**Senator Forrestall:** I would not blame the people who have to sit down with you and do the details, but let me assure you that they were asked questions as to the degree to which these regulations would impact not only on rail and trucking, but in the air and marine modes as well. We were assured that there had been the fullest of consultation.

directeur. Rod Wood exploite une flotte importante d'hélicoptères. Paul Laserich exploite des appareils d'évacuation sanitaire et d'autres avions.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez fait quelques suggestions très étonnantes et j'aimerais y revenir. Vous avez dit que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses est totalement inadéquate et irréaliste. Que faut-il faire?

**M. Douglas:** Nous pensons que cette loi est irréaliste pour le petit transporteur qui ne fait pas de correspondance intercompagnies. Il est très difficile de comprendre les règles. Même les agents d'application de la loi ont du mal à comprendre les règles telles qu'elles sont rédigées.

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne proposez pas d'être exempté.

**M. Douglas:** Je vais laisser le président répondre à cette question.

**M. Rod Wood, président, Northern Air Transport Association:** La Loi sur les marchandises dangereuses est axée sur les lignes aériennes, les avions de passagers qui parcourent de grandes distances et elle sert à interdire certains articles de ces appareils. C'est tout à fait logique, mais parlons, si vous le voulez bien, du déplacement d'un prospecteur, par exemple. Le prospecteur qui a découvert la mine de diamants BHP n'aurait pas pu s'y rendre, compte tenu des règlements des marchandises dangereuses, car je n'aurais pas pu transporter son fourneau en vertu de ces règlements.

Je ne comprends pas entièrement ces règlements. Ils visent les lignes aériennes. Si je vous amène dans les terres stériles et que je vous y laisse sans les outils nécessaires à votre survie, je ne suis pas responsable. En vertu de ces règlements, les allumettes sans frottoir sont complètement interdites, tout comme les insectifuges. Il y a toutes sortes d'interdictions de ce genre. Nous avons en fait besoin d'un règlement axé sur les transporteurs qui ne font pas de correspondance intercompagnies. En d'autres termes, vous montez à bord de l'avion avec votre équipement, et je vous amène à un endroit précis. Vous savez parfaitement ce qu'il y a à bord. En tant que pilote, je le sais aussi. Je ne transfère pas ces marchandises dans un autre avion où elles pourraient être chargées par mégarde, sans que le pilote n'en ait connaissance. Pour les hélicoptères, les exploitants de flotte et les transporteurs qui ne font pas de correspondance intercompagnies, il s'agit d'un transport précis, d'un lieu à un autre. C'est ce que nous voulons faire comprendre depuis le début.

**Le sénateur Forrestall:** Je croyais avoir fait un bon travail au moment de la rédaction de cette loi. J'en assume la responsabilité.

**M. Wood:** Désolé de vous décevoir.

**Le sénateur Forrestall:** Je n'accuserais pas ceux qui doivent vous rencontrer pour entrer dans les détails, mais laissez-moi vous assurer qu'on leur a demandé dans quelle mesure ces règlements allaient avoir un effet non seulement sur les chemins de fer et le camionnage, mais aussi sur les modes de transports aérien et maritime. On nous a assuré que la consultation avait été le plus vaste possible.

When was the last formal contact you had with the department about this difficulty? What was the nature of the contact and what was the nature of the response?

**Mr. Douglas:** I guess the last contact I had was last Friday in Edmonton talking with the dangerous goods person for the prairie and northern region. Prior to that, we brought up the subject of dangerous goods at annual general meetings. I know one of our directors, our past president, said that he had a recent discussion with Scott Broughton, the Director General of Transport Canada, Prairie and Northern Region. He said that Scott Broughton was quite receptive to the concerns he approached him with.

I know there was a lot of consultation. It is probably partly our fault. We are a small organization with limited resources. It is difficult to travel long distances to attend all of the consultative meetings.

**Senator Forrestall:** But 98 per cent of your segment of the industry falls under their regime, so while you may be small, you were it. We did not aim this at some mythical aviation developing over on the Kola Peninsula. This was geared at Canadians.

**Mr. Douglas:** We are just asking for a change for the small operators, non-interlining, and I think the regulators recognize that now. With your support, I am sure we can make progress on this issue.

**Senator Forrestall:** Did you ask them for legislative change or regulatory change?

**Mr. Douglas:** Exemptions.

**Senator Forrestall:** Exemptions from the regulations or exceptions from the act?

**Mr. Douglas:** Exemptions from the regulations.

**Senator Forrestall:** Would that be good enough as opposed to an amendment to the act?

**Mr. Douglas:** I think that would be good enough.

**Senator Forrestall:** Someone could come along very zealously and reimpose it if it was a regulation.

**Mr. Douglas:** Right.

**Senator St. Germain:** What role does CARS play up here, from your perspective?

**Mr. Douglas:** CARS plays a very important role up here, and they continue to play an important role. The territorial government looks at the CARS. We look after consultation with the carriers with respect to hours of operation, and we liaise very closely with the Government of the Northwest Territories in determining the hours of operation of CARS.

**Senator St. Germain:** Have they shut down any of your weather information offices up here as they have in British Columbia and other places?

Quand, pour la dernière fois, avez-vous contacté officiellement le ministère à ce sujet? Quelle a été la nature de ce contact et de la réponse?

**M. Douglas:** Je dirais que c'était vendredi dernier, à Edmonton, lorsque j'ai parlé avec le responsable des marchandises dangereuses pour la région des Prairies et du Nord. Avant cela, nous avons soulevé la question des marchandises dangereuses à des assemblées générales annuelles. Je sais que l'un de nos directeurs, notre ancien président, s'est récemment entretenu avec Scott Broughton, directeur général de Transports Canada, région des Prairies et du Nord. Il a dit que Scott Broughton avait été tout à fait réceptif au sujet des préoccupations qu'il lui a présentées.

Je sais qu'il y a eu beaucoup de consultation. Nous sommes probablement responsables de la situation en partie. Nous sommes une petite organisation dont les ressources sont limitées. Il est difficile de parcourir de longues distances pour participer à toutes les séances de consultation.

**Le sénateur Forrestall:** Vous représentez toutefois 98 p. 100 de ce secteur de l'industrie. Nous n'avons pas fait tout ce travail pour une industrie aéronautique mythique de la presqu'île de Kola, mais pour des Canadiens.

**M. Douglas:** Nous demandons simplement un changement pour les petits exploitants, pour ceux qui ne font pas de correspondance intercompagnies, et je crois que les responsables de la réglementation reconnaissent maintenant cette réalité. Avec votre appui, je suis sûr que nous pouvons faire des progrès à ce sujet.

**Le sénateur Forrestall:** Demandez-vous une modification à la loi ou un changement aux règlements?

**M. Douglas:** Nous demandons des exemptions.

**Le sénateur Forrestall:** Des exemptions des règlements ou de la loi?

**M. Douglas:** Des règlements.

**Le sénateur Forrestall:** Cela vous satisfait-il par opposition à une modification à la loi?

**M. Douglas:** Je crois que oui.

**Le sénateur Forrestall:** Vous savez qu'une personne zélée peut toujours réimposer un règlement.

**M. Douglas:** Oui.

**Le sénateur St. Germain:** Quel est le rôle de CARS, de votre point de vue?

**M. Douglas:** CARS continue de jouer un rôle très important. Le gouvernement territorial examine CARS. Nous consultons les transporteurs au sujet des heures d'ouverture et décidons de ces heures en liaison étroite avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

**Le sénateur St. Germain:** A-t-on fermé des bureaux de renseignements météorologiques comme en Colombie-Britannique et ailleurs?



**Mr. Douglas:** There have been some closures. There is not to be any more introduction of AWOS until NATA and northern carriers are satisfied that AWOS meets our needs. They are working hard on AWOS and have made a lot of improvements, but there are to be no more AWOS-only sites in the north until we are satisfied that they meet various requirements.

**Senator St. Germain:** How many AWOS sites are up here? Do you know offhand? Is it a fair question?

**Mr. Douglas:** Something in the order of six to ten.

**Senator St. Germain:** Decisions are often made down there. It does not matter who is in government.

**Mr. Douglas:** We certainly have had problems with AWOS. We want AWOS to be fixed because we feel that AWOS will be necessary in a number of areas to help the forecasters. AWOS can probably play a role in many of the parameters.

**Senator St. Germain:** Is there a level of confidence on the pilot's part? Personally, I still phone ahead and continue to do that, if it is possible.

**Mr. Douglas:** I do not think pilots have much confidence in AWOS, and it will take a long time to demonstrate that it is acceptable. Certainly when you are going into an isolated place, you like to have someone on the ground to tell you what the weather is like. That is the case.

We have had good relationships with NAV CANADA, and NAV CANADA has promised NATA that there will be no change in the level of service in the north without full consultation with NATA and full consultation with the territorial governments.

**Senator St. Germain:** I do not know whether you concur with this statement, but most of your accidents, 80 per cent, are contributed to human failings and an awful high percentage of them are weather-oriented.

**Mr. Douglas:** Exactly. Certainly 80 per cent of accidents are caused by human factors. Human factors and weather are the main contributors to accidents.

The NATA is very much involved in human factors training. It is hard to do this training in the north. It is hard to put on a course where our small operators can get to the course because they are a husband and wife team, sometimes, with one pilot. Sometimes the husband is the president, vice-president of operations, chief pilot, and the whole company practically.

We are trying to develop in NATA some sort of a travelling human factors road show that can go around to some of the relatively isolated places to do this training. Northern operators are very aware of human factors and anxious to get the training.

We have had courses in the north. System Safety and Transport Canada is very helpful, as well, in putting on human factors training courses.

**Senator St. Germain:** What percentage of your membership are the nine-passenger-and-under air taxis?

**M. Douglas:** Certains ont été fermés. Il n'y aura pas d'autres AWOS tant que la NATA et les transporteurs du Nord ne seront pas convaincus que ce système répond à nos besoins. De grandes améliorations ont été apportées à AWOS, mais aucune station AWOS ne sera ouverte dans le Nord tant que nous ne serons pas convaincus que ces stations répondent aux diverses exigences.

**Le sénateur St. Germain:** Combien y a-t-il de stations AWOS dans le Nord? Le savez-vous? Est-ce une question honnête?

**M. Douglas:** Il y en a de six à dix.

**Le sénateur St. Germain:** Les décisions sont souvent prises dans le Sud, indépendamment des personnes au pouvoir.

**M. Douglas:** Il est certain que AWOS nous a posé des problèmes. Nous voulons qu'ils soient réglés, car à notre avis, AWOS permettra d'aider les spécialistes de la prévision météorologique dans plusieurs secteurs. AWOS a probablement sa place dans bien des paramètres.

**Le sénateur St. Germain:** Est-ce que les pilotes se fient à AWOS? Personnellement, je téléphone toujours à l'avance, si possible.

**M. Douglas:** Je ne pense pas que les pilotes se fient beaucoup à AWOS; démontrer que ce système est acceptable prendra beaucoup de temps. Il est évident que lorsque vous allez dans un lieu isolé, vous préférez que quelqu'un au sol vous dise le temps qu'il y fait. C'est la réalité.

Nous avons eu de bons rapports avec NAV CANADA qui a promis à la NATA qu'aucun changement ne sera apporté au service dans le Nord sans vaste consultation de la NATA et des gouvernements territoriaux.

**Le sénateur St. Germain:** Je ne sais pas si vous en conviendrez, mais la plupart de vos accidents, soit 80 p. 100, sont causés par l'erreur humaine, et un fort pourcentage s'explique essentiellement par les conditions météorologiques.

**M. Douglas:** Exactement. Il est certain que 80 p. 100 sont causés par les facteurs humains. Les facteurs humains et le temps sont les principales causes d'accidents.

La NATA participe de très près à la formation relative aux facteurs humains. Il est difficile de faire cette formation dans le Nord. Il est difficile d'organiser un cours auquel nos petits exploitants peuvent participer, car souvent il s'agit d'une équipe mari et femme avec parfois un seul pilote. Parfois le mari est le président, le vice-président des opérations, le pilote principal et en fait, toute la compagnie.

La NATA essaye de mettre au point un cours itinérant qui pourrait être offert dans certains des lieux relativement isolés. Les exploitants du Nord qui ont parfaitement conscience des facteurs humains aimeraient suivre ce cours.

Nous avons eu des cours dans le Nord. System Safety et Transports Canada sont également très utiles dans ce domaine.

**Le sénateur St. Germain:** Combien de vos membres représentent les taxis aériens de neuf passagers au maximum?

**Mr. Douglas:** An awful lot. I think it is around 80 per cent. They are mostly small operators.

First Air is big, as are Canadian North and Ptarmigan.

**Mr. Laserich:** There are three large companies. That is it. The rest are all little guys.

**Mr. Douglas:** You can get in touch with NATA, and we can answer questions later by mail.

**The Deputy Chairman:** Thank you.

The committee recessed.

**M. Douglas:** Ils sont très nombreux. Je crois qu'ils représentent 80 p. 100 de nos membres. Il s'agit essentiellement de petits exploitants.

First Air, Canadian North et Ptarmigan sont de grosses compagnies.

**M. Laserich:** Ce sont trois grandes compagnies. C'est tout. Tous les autres sont de petits exploitants.

**M. Douglas:** Vous pouvez contacter la NATA et nous pourrions répondre à vos questions par courrier.

**Le vice-président:** Merci.

La séance est levée.

Upon resuming.

**The Deputy Chairman:** Senator Forrestall, do have a question, or do you want to hear a little more from the witnesses before you ask questions?

**Senator Forrestall:** No. I, first of all, wanted to express our appreciation for their patience and understanding and ask them if they could talk for a minute or two about abuse of substances and whether or not it is a problem in the north, whether it is a problem in flying.

Perhaps just to deal with it generally, is there any need for voluntary testing or random mandatory testing? Perhaps it is not a problem at all, and if it is not, you might be able to tell us that.

**Mr. Douglas:** I would say it is certainly not a general problem, but it is something that we are very aware of.

As I mentioned this morning, we are very interested in human factors, and one of the things that is emphasized in the human factors training is being aware of where you may see changes in behaviour and what you should do when you detect this change in behaviour. We do have programs available to rehabilitate people or to do whatever is necessary to ensure that safety is not eroded because of this. I do not think there is a big problem although do have instances from time to time.

**Senator Forrestall:** The program of help that is in place, is that administered by NATA?

**Mr. Douglas:** It is not administered by NATA, but it is coordinated by NATA, and the operators themselves have safety programs to be aware and vigilant of this.

**Senator Forrestall:** Is it a program that has had the approval of Transport Canada or Health and Welfare?

**Mr. Douglas:** We have had civil aviation medical people involved in developing human factors courses for this and occupational safety and health programs for this.

**Senator Forrestall:** And it is a program that is adaptable to the peculiar needs of the north and seems to be working?

**Mr. Douglas:** Yes, I would say it is working.

Reprise de la séance.

**Le vice-président:** Sénateur Forrestall, avez-vous une question à poser, ou voulez-vous que les témoins poursuivent, avant que vous ne posiez des questions?

**Le sénateur Forrestall:** Non, je tiens tout d'abord à remercier les témoins de leur patience et de leur compréhension, et je voudrais leur demander de commenter brièvement la question de la consommation de drogues et d'alcool et de dire si cela constitue un problème dans le Nord et dans les transports aériens.

Pour en rester aux généralités, faut-il instaurer des tests volontaires ou aléatoires obligatoires? Il n'y a peut-être aucun problème, et, dans ce cas, vous pourriez nous le dire.

**M. Douglas:** Ce n'est certainement pas un problème répandu, mais c'est une question dont nous sommes très conscients.

Comme je l'ai dit ce matin, nous nous intéressons beaucoup aux facteurs humains, et la formation concernant ces facteurs insiste sur l'observation des modifications dans le comportement et les mesures à prendre lorsqu'on décèle des changements. Nous avons des programmes de réadaptation et d'intervention pour éviter que ce problème ne menace la sécurité. Je ne pense pas qu'il y ait un gros problème, mais il se présente des cas à l'occasion.

**Le sénateur Forrestall:** Le programme d'aide qui est prévu relève de la NATA?

**M. Douglas:** Non. Il est coordonné par la NATA, et les exploitants eux-mêmes ont des programmes de sécurité qui les sensibilisent au problème et les aident à faire preuve de vigilance.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce un programme qui a l'approbation de Transports Canada ou de Santé et Bien-être social Canada?

**M. Douglas:** Du personnel de la médecine de l'aviation civile a participé à l'élaboration de cours sur les facteurs humains et des programmes de santé et sécurité au travail concernant ce problème.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que c'est un programme qui s'adapte aux besoins particuliers du Nord et semble efficace?

**M. Douglas:** Je dirais qu'il est efficace.



**Senator Forrestall:** Perhaps it is less apparent up here, but with the advent of NAV CANADA, have you noticed any changes yet, or do you anticipate that there will be any changes in their sphere of activity?

**Mr. Douglas:** We have not noticed any changes at all. John Crichton attended our annual general meeting and made a presentation. He has given us assurance that there will not be any changes in the level of service in the north without full consultation with the Northern Air Transport Association and the governments involved.

We have a lot of trust in John Crichton. He is a founding member of the Northern Air Transport Association. He is well aware of the north through his experiences with First Air, and we trust him and believe what he has said.

**Senator Forrestall:** That is refreshing. You have noticed no changes?

**Mr. Douglas:** No, we have not since NAV CANADA has taken over. Mind you, NAV CANADA only took over November 1. I am sure there will not be any changes without full consultation.

**Senator Forrestall:** The other area that gives me concern and, I am sure, other members of the committee is the impact of funding reductions on safety. Given government restraints and the need to do things just as well but differently, have you noticed if there has been any impact on safety?

**Mr. Douglas:** We have always been very concerned about the downsizing in flight service stations and automation. We are on top of that, though. That has certainly been a concern, and there has been some impact. I think we have corrected the deficiencies in a number of cases.

We believe that there are things Transport Canada could do to reduce its costs and actually improve safety, as I mentioned in my presentation. We feel that Transport's role should be monitoring and delegation as much as possible to competent companies in industry with more check pilot authorities and more portability of these authorities. Also, Transport Canada could do spot checks less expensively than they are doing now.

**Senator Forrestall:** Do you mean that Transport can do them or should be doing them?

**Mr. Douglas:** I think Transport Canada should delegate pilot proficiency checks, instrument rides and things of this nature. It is happening, but very slowly. It could be expedited.

**Senator Forrestall:** Is there not a danger in smaller organizations of a conflict of interest when they are doing in house the very sensitive type of work that is involved?

**Mr. Douglas:** That is true. There are ways, though, to compensate for that, and it can certainly be done without conflict of interest.

**Le sénateur Forrestall:** Peut-être est-ce que cela est moins perceptible ici, mais, avec l'entrée en scène de NAV CANADA, avez-vous remarqué des changements jusqu'à maintenant? Prévoyez-vous des changements dans cette sphère d'activité?

**M. Douglas:** Nous n'avons remarqué aucun changement. John Crichton a assisté à notre assemblée générale et fait un exposé. Il nous a donné l'assurance que le niveau de service assuré dans le Nord ne serait pas modifié sans qu'il y ait des consultations approfondies auprès de la Northern Air Transport Association et des gouvernements en cause.

John Crichton nous inspire une grande confiance. Il est un membre fondateur de la Northern Air Transport Association. Il connaît bien le Nord grâce à son expérience chez First Air; nous lui faisons confiance et nous croyons ce qu'il nous a dit.

**Le sénateur Forrestall:** C'est réconfortant. Vous n'avez remarqué aucun changement?

**M. Douglas:** Non, nous n'en avons remarqué aucun depuis que NAV CANADA a pris la relève. Il faut dire que cela s'est passé le 1<sup>er</sup> novembre. Mais je suis persuadé qu'il n'y aura pas de changements sans des consultations approfondies.

**Le sénateur Forrestall:** L'autre question qui m'inquiète, ainsi que d'autres membres du comité, j'en suis persuadé, ce sont les conséquences de la réduction du financement pour la sécurité. Étant donné les compressions gouvernementales et la nécessité de faire les choses aussi bien, mais différemment, avez-vous remarqué que cela avait des répercussions sur la sécurité?

**M. Douglas:** Nous nous sommes toujours beaucoup préoccupés des compressions dans les stations d'information de vol et de l'automatisation. Mais le pire est passé. Cela a donné lieu à des inquiétudes, et il y a eu des conséquences. Je crois que nous avons comblé les lacunes dans un certain nombre de cas.

Nous croyons que Transports Canada pourrait prendre des mesures pour réduire ses coûts et améliorer la sécurité, comme je l'ai dit dans mon exposé. Nous croyons que le rôle des Transports doit être d'exercer une surveillance et de déléguer le plus de responsabilités possible à des sociétés compétentes dans le secteur, avec plus de pouvoirs pour les pilotes inspecteurs et plus de mobilité. De plus, Transports Canada devrait faire ses vérifications ponctuelles d'une façon moins coûteuse que maintenant.

**Le sénateur Forrestall:** Voulez-vous dire que le ministère peut les faire ou devrait les faire?

**M. Douglas:** Transports Canada devrait déléguer les vérifications compétence pilote, les épreuves de vol aux instruments et les choses du genre. Cela se fait, mais très lentement. On pourrait faire plus vite.

**Le sénateur Forrestall:** Dans les petites entités, est-ce qu'il n'y a pas des risques de conflits d'intérêts, lorsqu'on fait à l'interne ce type de travail très délicat?

**M. Douglas:** C'est vrai. Mais il y a des moyens de compenser, et cela peut certainement se faire sans conflits d'intérêts.

As has been mentioned before, when a person gets a commercial pilot's licence on a helicopter, Transport does not give them a PPC at the same time. That could be combined.

I think the president has comments to make on the issue of PPCs.

**Mr. Wood:** As far as the designated authority for PPC, the onus is on the carrier to do the recurrent training, and the PPC is a second check to see that the recurrent training is done. Recurrent training implies that you need recurrency, whereas when you are issued a commercial pilot licence, there is a requirement to do a PPC immediately after you do your commercial ride, which is redundant. A PPC should not be required in the first year, because you have just showed proficiency.

**Senator Forrestall:** Do you think it would be all right, then, once you have done your first ride and passed that test, to wait a year before you have a proficiency check?

**Mr. Wood:** It makes sense to me that if you pass the commercial ride, you have demonstrated proficiency. You have been issued a commercial licence, so you should go 12 months before you have to prove that you have retained your proficiency.

**Senator St. Germain:** Is this what you were speaking of when you were referring to wanting training simplified?

**Mr. Douglas:** Not necessarily. That is part of it.

**Senator St. Germain:** If it is not, I am sorry. Carry on, sir.

**Senator Forrestall:** I will carry on. This is fascinating.

**Mr. Wood:** They are just quirks in the regulations. They are minor points, but they cost operators a lot of extra money, and they are not really proving anything or contributing, necessarily, to safety. These are just issues, minor points caught in the regulations.

**Senator Forrestall:** The operator pays for that ride, does he not, that proficiency check?

**Mr. Wood:** That is right. In some cases, the student has trained with an organization and has been given a commercial licence, but the licence does not allow him to fly for hire or reward, because he has to first get a PPC. He has a commercial licence that is really invalid until an operator takes him or Transport Canada gives him a second PPC. So it is costing more money, and it is really not doing anything for safety.

**Senator Forrestall:** I have missed something somewhere along the line. An operator foots the bill for a young person to get his licence because he wants him on board. The young person has his licence, but cannot fly for reward until he has that proficiency ride. I would have thought quite the opposite; that the proficiency ride may be redundant. Maybe you do not need it. Maybe you

Comme on l'a déjà dit, lorsqu'un candidat obtient sa licence de pilote professionnel-hélicoptère, Transports Canada ne le soumet pas à la PPC au même moment. Cela pourrait se faire en même temps.

Je crois que le président aurait quelque chose à dire sur la question des PPC.

**M. Wood:** En ce qui concerne l'autorité désignée pour les PPC, il incombe au transporteur d'assurer l'entraînement périodique, et la PPC est une deuxième vérification permettant de voir si cet entraînement se donne. Cet entraînement suppose une certaine périodicité, alors que, lorsqu'on obtient une licence de pilote professionnel, il faut procéder à la PPC immédiatement après l'épreuve de vol, ce qui fait double emploi. On ne devrait pas exiger de PPC la première année, puisque le pilote vient de faire la preuve de sa compétence.

**Le sénateur Forrestall:** Dans ces conditions, estimez-vous qu'il serait acceptable, lorsqu'on a fait un premier vol et réussi, d'attendre un an avant de se soumettre à une vérification de ses compétences?

**M. Wood:** Cela me semble logique: si on a réussi une épreuve de vol professionnel, on a fait la preuve de sa compétence. On a obtenu une licence de pilote professionnel. Le pilote devrait attendre 12 mois avant de devoir montrer qu'il a conservé ses compétences.

**Le sénateur St. Germain:** Est-ce de cela que vous voulez parler lorsque vous souhaitez une simplification de l'entraînement?

**M. Douglas:** Pas nécessairement, mais cela en fait partie.

**Le sénateur St. Germain:** Si ce n'est pas le cas, je suis désolé. Poursuivez.

**Le sénateur Forrestall:** Je vais poursuivre. Cette question est fascinante.

**M. Wood:** Ce sont seulement des anomalies dans la réglementation. Ce sont des détails, mais ils coûtent cher aux exploitants, et ces exigences ne prouvent pas grand-chose et ne contribuent pas nécessairement à renforcer la sécurité. Ce sont simplement des problèmes mineurs de la réglementation.

**Le sénateur Forrestall:** C'est l'exploitant qui paie cette épreuve de vol, ce contrôle de compétence, n'est-ce pas?

**M. Wood:** Effectivement. Parfois, l'étudiant a reçu sa formation dans une organisation et a obtenu une licence de pilote professionnel, mais elle ne lui permet pas de voler contre paiement ou autre rémunération. Il doit au préalable se soumettre à la PPC. Sa licence ne vaut rien, au fond, tant qu'un exploitant ne l'engage pas ou que Transports Canada ne le soumet pas à une seconde PPC. Cela coûte plus cher, sans faire quoi que ce soit pour améliorer la sécurité.

**Le sénateur Forrestall:** Quelque chose a dû m'échapper à un moment donné. Un exploitant paie pour qu'un jeune obtienne sa licence parce qu'il veut l'engager. Ce jeune a sa licence, mais il ne peut pas voler contre paiement ou rémunération tant qu'il n'a pas subi une vérification de ses compétences. J'aurais cru que ce devait être le contraire, que ce contrôle de compétence faisait



should get that authorization immediately. Is that what you are suggesting?

**Mr. Wood:** Rod is saying that if a helicopter pilot is trained on a Bell 206 and gets his commercial ride on a 206, he should have a PPC on a 206.

**Mr. Douglas:** That is right. He should at least have a PPC on that 206, because he has demonstrated to a Transport Canada inspector that he can fly it safely.

**Senator Forrestall:** That is interesting. It makes a lot of sense. I had not thought of that.

**Mr. Douglas:** That is all we want; common sense in the north.

**Senator Forrestall:** Are there any other areas we have not thought of along these lines?

**Mr. Douglas:** We can think of some more.

**Senator Forrestall:** Please be our guests. The more, the merrier.

Thank you for your candidness.

**Senator St. Germain:** I may be overdramatizing this, but with regard to safety I think that the reduction in flight service stations and their relationship to the CARS facilities and the changeover to AWOS is going to have the largest impact. Have you been given assurances that none of these changes will be made without you first being consulted?

**Mr. Douglas:** Yes, we have.

**Senator St. Germain:** By Mr. Crichton?

**Mr. Douglas:** By John Crichton of NAV CANADA. He is also president of ATAC at this time. He is an experienced northern aviator and he has given us that assurance more than once, and we believe that. We trust him, and I am sure there will be no more changes.

In NATA, we have been very concerned about downsizing and the loss of flight service stations and weather stations, but we feel we are on the right track with NAV CANADA.

**Senator St. Germain:** With regard to his new requirement of a safety course, there was supposed to have been a safety course taken by those of us who were flying before December 6. Did you have that up here?

**Mr. Douglas:** Are you talking about a pilot decision-making course in reduced visibility?

**Senator St. Germain:** This is a requirement that came through for all pilots to take every 24 months. Traditionally, you had your licence as long as you renewed your medical. Now there is a different requirement which is supposed to be related to safety. I speak from experience because I just took it.

I am wondering how this impacted the north.

**Mr. Douglas:** I do not think that is an impact on NATA. I think you are talking there about private pilots.

double emploi. Il n'est peut-être pas nécessaire. Le pilote devrait peut-être obtenir son autorisation immédiatement. Est-ce ce que vous proposez?

**M. Wood:** Rod est en train de dire que, si un pilote d'hélicoptère reçoit son entraînement sur un appareil Bell 206 et a sa vérification sur un 206, il devrait avoir sa PPC sur le 206.

**M. Douglas:** C'est juste. Il devrait avoir au moins sa PPC sur le 206, parce qu'il a montré à l'inspecteur de Transports Canada qu'il peut le piloter en toute sécurité.

**Le sénateur Forrestall:** C'est intéressant. C'est très logique. Je n'y avais pas pensé.

**M. Douglas:** C'est tout ce que nous voulons, dans le Nord, un peu de bon sens.

**Le sénateur Forrestall:** Dans le même ordre d'idées, y a-t-il d'autres domaines auxquels nous n'avons pas songé?

**M. Douglas:** Nous pouvons en trouver d'autres.

**Le sénateur Forrestall:** Allez-y. Plus on est de fous, plus on rit.

Merci de votre grande franchise.

**Le sénateur St. Germain:** Je dramatise peut-être, mais, en matière de sécurité, je pense que ce qui aura le plus de conséquences, ce sera la réduction du nombre de stations d'information de vol — leurs relations avec les installations CARS — et le passage au système AWOS. Avez-vous reçu l'assurance qu'aucun de ces changements ne sera apporté sans que vous soyez consultés?

**M. Douglas:** Oui.

**Le sénateur St. Germain:** De M. Crichton?

**M. Douglas:** De John Crichton, de NAV CANADA. Il est également président de l'ATAC en ce moment. Il est un aviateur expérimenté dans le Nord, et il a donné et réitéré cette assurance, et nous le croyons. Nous lui faisons confiance, et je suis persuadé qu'il n'y aura plus de changements.

La NATA s'est beaucoup préoccupée des compressions et de la perte de stations d'information de vol et d'installations météorologiques, mais nous croyons que, avec NAV CANADA, nous sommes sur la bonne voie.

**Le sénateur St. Germain:** En ce qui concerne le nouveau cours de sécurité qui est exigé, ceux d'entre nous qui pilotent devaient le suivre avant le 6 décembre. Est-ce que c'est la même chose là-haut?

**M. Douglas:** Parlez-vous d'un cours sur la prise de décision, lorsqu'il s'agit de voler avec une visibilité réduite?

**Le sénateur St. Germain:** C'est un cours exigé de tous les pilotes tous les 24 mois. Autrefois, il suffisait de renouveler son examen médical pour avoir sa licence. Il y a maintenant une autre exigence qui est censée concerner la sécurité. Je parle d'expérience, puisque je viens de suivre le cours.

Je me demande comment cela s'est appliqué dans le Nord.

**M. Douglas:** Je ne pense pas qu'il y ait d'incidence sur la NATA. Vous devez parler des pilotes privés.

**Senator St. Germain:** Is it strictly for private pilots?

**Mr. Douglas:** Yes, and we are talking commercial pilots. We are not talking about private pilots. That is a pilot proficiency test for private pilots. Rather than just renewing their medical to have their licence renewed, every couple of years they are supposed to take a check ride or an exam. This does not impact the north. That has to do with private pilots.

**Senator St. Germain:** Thank you.

**Senator Forrestall:** Is that proficiency test currently your own expense? How much does it cost you?

**Senator St. Germain:** It only costs \$10. I used to pay \$40 for a commercial medical. In addition, you had to pay to have your ECG analyzed. Then they raised the fee for the licence and added a \$50 administration fee. By the time you add all these things up, the cost has gone from \$40 or \$50 to at least \$150.

The trouble with Ottawa is that they do not realize how close to the line a lot of people outside of Ottawa have to live. I am sure this is true in Victoria, Edmonton and everywhere. Governments say it is just another \$10 here, another \$50 there, but we are in a high income tax bracket in this country and by the time the smoke clears there is not that much disposable income left.

Many of the young pilots who come up here do not demand high wages. As you point out, they are interested in pursuing a career and are prepared to work for a little bit less. Therefore, they often do not have the ready available cash. I am wondering whether that has an impact.

**Mr. Douglas:** That certainly has an impact. That is one of the things I was trying to say this morning. You have a fee added here, you do not know what it is for; another fee added there. Your pilot's licence costs you \$150 now instead of \$40, and you get fees for service.

There is a concern about NAV CANADA fees. I do not think we will be charged a lot in the north. John Crichton has assured us that the fees will be probably an annual fee and not too large for the small operators, but it is still a concern. Even if it is a small fee, it adds to a heavy economic burden that small operators must bear. The fees for all sorts of services add up.

**Senator St. Germain:** If a marginal operation is charged every time they want a weather breakdown or they file a flight plan, I believe it will hamper safety, because these people will say, "To hell with it, I am not going to pay \$15 or \$20." They will possibly try to do without the proper weather information or to find a way around filing a flight plan, or what have you.

**Mr. Douglas:** That is a valid point. We have brought that concern to NAV CANADA, and I think they are aware of that. We have to watch that because it could happen. If there are charges for these things, people may push the weather or not file a flight plan. They might not make radio calls. That is a good point.

**Le sénateur St. Germain:** C'est strictement pour les pilotes privés?

**M. Douglas:** Oui, et nous nous occupons de pilotes professionnels, pas de pilotes privés. Vous parlez d'une vérification de compétence pour les pilotes privés. Au lieu de simplement renouveler leur examen médical, ils doivent tous les deux ans se soumettre à un contrôle ou à un examen de compétence. Cela n'a aucune incidence dans le Nord. Il ne s'agit que des pilotes privés.

**Le sénateur St. Germain:** Merci.

**Le sénateur Forrestall:** Ce contrôle est à vos frais? Combien cela vous coûte-t-il?

**Le sénateur St. Germain:** Seulement 10 \$. Autrefois, je payais 40 \$ pour l'examen médical. Il fallait aussi payer pour faire analyser l'électrocardiogramme. Les frais de licence ont augmenté, on a ajouté des frais d'administration de 50 \$. Si on additionne tout, les coûts sont passés de 40 \$ ou 50 \$ à au moins 150 \$.

La difficulté, à Ottawa, c'est qu'on ne sait à quel point la vie est difficile pour bien des gens à l'extérieur d'Ottawa. C'est vrai à Victoria, à Edmonton, partout. Les gouvernements disent que c'est seulement encore 10 \$ par-ci, 50 \$ par-là, mais nous avons au Canada des impôts sur le revenu très lourds; une fois tout payé, il ne reste pas beaucoup de revenu disponible.

Un grand nombre de jeunes pilotes qui viennent ici n'exigent pas de gros salaires. Comme vous le dites, ils veulent faire carrière et ils sont prêts à travailler pour un peu moins. Par conséquent, il arrive souvent qu'il ne leur soit pas facile de trouver l'argent. Je me demande si ces mesures ont des conséquences.

**M. Douglas:** Certainement. C'est l'une des choses que j'ai essayé de faire ressortir ce matin. On ajoute des droits par-ci et par-là, et on ne sait pas pour quelle raison. La licence de pilote coûte maintenant 150 \$ au lieu de 40 \$, et il faut payer les services.

Il y a une certaine inquiétude au sujet des frais de service de NAV CANADA. Je ne pense pas qu'on nous fera payer trop cher, dans le Nord. John Crichton nous a donné l'assurance qu'il s'agirait probablement de frais annuels, et pas trop élevés pour les petits exploitants, mais cela reste inquiétant. Même si les frais sont modestes, les petits exploitants finissent par porter un lourd fardeau économique. Les frais imposés pour toutes sortes de services finissent par devenir assez lourds.

**Le sénateur St. Germain:** Si une société tout juste rentable doit payer chaque fois qu'elle demande des informations météo ou fournit un plan de vol, je crois que cela finira par nuire à la sécurité, parce que ces transporteurs se diront: «Au diable, je ne vais pas payer 15 \$ ou 20 \$.» Ils vont essayer de se passer d'une bonne information météo ou d'éviter de déposer un plan de vol, et cetera.

**M. Douglas:** Bonne observation. Nous avons fait valoir ce point de vue auprès de NAV CANADA, et je crois que les responsables en sont conscients. Nous devons être sur nos gardes, parce que cela pourrait se produire. S'il y a des frais pour ces services, les transporteurs vont peut-être essayer de braver la



**Senator Forrestall:** I know you have a great respect for Mr. Crichton, as do most of us. I have not yet been able to see the business plan of NAV CANADA. I would like to see it so that we know a little bit more about how he is going to raise the wherewithal about which Senator St. Germain is talking.

**Mr. Douglas:** That certainly is a concern. I know that many of our members still have that concern.

**Mr. Laserich:** Senator, you spoke about Ottawa. People living in Ottawa can jump in a taxi and go to a hospital. There are probably 10 hospitals in the Ottawa area. I have spent about 36 years of my life in Cambridge Bay, 460 miles north of here. There is no hospital there. There is a nursing station. We do med-evacs all through the Kitikmeot and as far north as Resolute, and we bring people down to Yellowknife, which is the closest hospital. You cannot just jump in a taxi and go to the hospital. You have to go great distances.

**Senator Forrestall:** Can you tell us about med-evac? How many planes are involved? Where are they located? What is your general response time?

**Mr. Laserich:** We operate out of the Kitikmeot region, with which Senator Adams is familiar. My father has been flying up there for 40 years. About six babies have been born in his airplane.

**Senator Forrestall:** Aboard the plane?

**Mr. Laserich:** Yes. It used to take my dad days to do a med-evac. I will give you a good example.

From Cambridge Bay to Pelly Bay in a Single Otter was six or seven hours. With bad weather, you would have to overnight somewhere and come down to Yellowknife. Med-evacs could take days.

Now, we run a Lear out of Cambridge and it is 45 minutes to Pelly Bay. Then from Pelly down to Yellowknife takes an hour and 30 minutes to an hour and 40 minutes, depending on winds. With technology, it is getting better.

There is a med-evac organization here in town. There is one in the Kitikmeot, one in Inuvik, one in Baffin and one in Rankin.

Mr. Antoine talked about how great the CARS are up here. In a sense, the CARS operators work for the scheduled airlines. They go to the scheduled airlines schedule.

If a charter outfit gets a med-evac at 3:00 in the morning, we have to call long distance to Yellowknife to file a flight plan. Then we have to call one of the CARS people at home. If he is out hunting or whatever, you get the weather from the nurse. They get a call out and then you have to get a fuel man. Sometimes the runway lights have been driven over by a grader, so there are no lights and they talk about getting skidoos out for lights.

météo ou de ne pas déposer de plan de vol. Ils ne feront peut-être pas d'appels radio. Bonne remarque.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez un grand respect pour M. Crichton, je sais, comme la plupart d'entre nous. Je n'ai pas encore pu mettre la main sur le plan d'entreprise de NAV CANADA. Je voudrais le voir pour que nous en sachions un peu plus long sur la manière dont il va s'y prendre pour trouver les ressources dont le sénateur St. Germain a parlé.

**M. Douglas:** C'est sûrement un sujet de préoccupation. C'est toujours un sujet d'inquiétude pour beaucoup de nos membres.

**M. Laserich:** Vous avez parlé d'Ottawa, sénateur. Ceux qui habitent à Ottawa peuvent sauter dans un taxi et se rendre à l'hôpital. Il doit y avoir une dizaine d'hôpitaux dans la région. J'ai vécu 36 ans à Cambridge Bay, à 460 milles au nord d'ici. Il n'y a pas d'hôpital, mais seulement un poste de soins infirmiers. Nous faisons des évacuations sanitaires dans toute la région de Kitikmeot, jusqu'à Resolute, au nord, et nous transportons les malades à Yellowknife, où se trouve l'hôpital le plus proche. Il ne suffit pas de sauter dans un taxi. Il faut parcourir de grandes distances.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvez-vous nous parler des évacuations médicales? Combien d'appareils servent à cette fin? Où se trouvent-ils? Quels sont vos délais de réponse?

**M. Laserich:** Notre point d'attache est la région de Kitikmeot, que le sénateur Adams connaît bien. Mon père a volé dans cette région pendant 40 ans. Il y a eu à peu près six accouchements dans son avion.

**Le sénateur Forrestall:** À bord de l'appareil?

**M. Laserich:** Oui. Il fallait des jours à mon père pour faire une évacuation médicale. Je vais vous donner un bon exemple.

De Cambridge Bay à Pelly Bay, il fallait compter six ou sept heures en Single Otter. Par mauvais temps, il fallait s'arrêter, passer la nuit quelque part et descendre jusqu'à Yellowknife. Ces évacuations pouvaient prendre des jours.

Aujourd'hui, nous partons de Cambridge en Lear, et on est à Pelly Bay en 45 minutes. Puis, de Pelly jusqu'à Yellowknife, il faut compter une heure et demie ou une heure quarante, selon les vents. La technologie a amélioré les choses.

Il y a un service d'évacuation sanitaire ici même. Il y en a un à Kitikmeot, un à Inuvik, un à Baffin et un autre à Rankin.

M. Antoine a dit à quel point les services CARS étaient excellents, ici. En un sens, ils travaillent pour les compagnies aériennes régulières. Les employés de ces services suivent l'horaire de ces compagnies.

Si un transporteur à la demande doit faire une évacuation médicale à 3 heures du matin, il faut faire un interurbain à Yellowknife pour déposer un plan de vol, puis appeler un des employés CARS chez lui. S'il est parti à la chasse, par exemple, c'est l'infirmière qui donne les prévisions météo. On obtient l'autorisation et il faut trouver quelqu'un pour ravitailler l'appareil en carburant. Parfois, une niveleuse est passée sur les feux de piste, si bien que, pour avoir de l'éclairage, il faut sortir des motoneiges.

It is a lot different from doing a med-evac out of Ottawa. It is quite enlightening.

CARS operators get paid quite well for being on call. It is very interesting. We could spend days talking about all kinds of neat med-evacs.

**The Deputy Chairman:** In response to one point you made, I heard that the municipality in Ottawa is cutting the budget. When people there got sick, they used to call the ambulance. Now, if they are not able to walk, they will have to call a taxi to go to the hospital in Ottawa.

You spoke about dangerous goods. Many prospectors go to outpost camps for a couple of months in the summer. I think the charter businesses have quite a few problems in that regard arising from the regulations of dangerous goods and stuff like that.

I was wondering if you have a little bit more to explain what type of dangerous goods you can put on even a charter plane.

**Mr. Douglas:** It is almost impossible to do our jobs within the law. We do not like to operate illegally. This is a recognized problem and we hope to get some solutions.

**Mr. Wood:** This is a problem that we recognized when the regulation first came in. We have had resolutions at NATA and we discuss it with Transport every chance we get. It takes a long time to get people to look at the practical side of issues. Operators in the north have a lot of expertise. Willie Laserich, Paul's father, pioneered the north with Single Otter med-evacs. He is a legend in the north, and he developed a lot of those techniques.

We need the government to recognize the experience that people like Willie have and to use that experience for the benefit of other operators. We need the knowledge and experience of the north to be recognized in order that we can develop procedures. We need to be consulted in order that regulations will work.

Regulators lose face in the eyes of the operators when we see poorly thought out regulations which we know do not contribute to safety. We want a practical, safe operation, but we do have a job to do. Our job is to develop the resources of the Northwest Territories and the Yukon.

The practical side is that our economy needs those developments. We have to bring those developments on stream in a safe manner from a transportation point of view, and we need the cooperation of Transport Canada and all the governments to get there. This country needs that development.

**Mr. Laserich:** In other words, we do not want Ottawa to think that we in the Northwest Territories are a bunch of hillbillies. There is a lot of pioneering done up here.

We operate the only Lear jet north of Calgary. We operate in the Arctic. We went to Tucson and were given a plaque for being the most northerly operators of a jet in North America. It takes

C'est bien différent d'une évacuation sanitaire à Ottawa. C'est très instructif.

Les exploitants CARS sont très bien payés pour être ainsi en disponibilité. C'est très intéressants. Nous pourrions passer des jours à parler de toutes sortes d'évacuations impeccables.

**Le vice-président:** Pour revenir sur une chose que vous avez soulignée, j'ai entendu dire que la municipalité d'Ottawa faisait des coupes budgétaires. Autrefois, lorsqu'on était malade, on appelait l'ambulance. Maintenant, ceux qui sont incapables de marcher doivent appeler un taxi pour se rendre à l'hôpital à Ottawa.

Vous avez parlé de marchandises dangereuses. Beaucoup de prospecteurs vont dans des coins reculés pendant un ou deux mois, l'été. Je pense que les transporteurs à la demande ont bien des problèmes à cause de la réglementation sur les marchandises dangereuses, par exemple.

Pourriez-vous expliquer davantage quels types de marchandises dangereuses vous pouvez mettre à bord d'un appareil nolisé?

**M. Douglas:** Il est presque impossible de faire notre travail en respectant la loi. Il ne nous plaît pas d'agir illégalement. Le problème est connu, et nous espérons trouver des solutions.

**M. Wood:** C'est un problème dont nous avons pris conscience lorsque les règlements ont été pris. La NATA a adopté des résolutions, et nous ne ratons pas une chance de discuter du problème avec les représentants des Transports. Il faut beaucoup de temps pour faire comprendre le côté pratique des choses. Les transporteurs du Nord sont très compétents. Willie Laserich, le père de Paul, a été un pionnier des évacuations sanitaires par Single Otter. Il est devenu un personnage légendaire, et il a mis au point beaucoup de techniques.

Il faut que le gouvernement reconnaisse l'expérience de gens comme Willie et s'en serve pour le plus grand bien des autres exploitants. Pour définir les procédures, il faut faire appel à ces connaissances sur le Nord, à cette expérience dans le Nord. Il faut qu'on nous consulte pour que les règlements soient applicables.

Les autorités réglementaires perdent la face devant les exploitants lorsqu'elles proposent des règlements mal pensés qui ne servent pas la sécurité. Nous voulons un mode d'exploitation pratique et sûr, mais nous avons un travail à faire, c'est-à-dire exploiter les ressources des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

Sur le plan pratique, notre économie a besoin de ces activités de développement. Nous devons les réaliser en ayant des transports sûrs, et nous avons besoin de la coopération de Transports Canada et de tous les gouvernements pour y parvenir. Notre pays a besoin de ce développement économique.

**M. Laserich:** Autrement dit, nous ne voulons pas qu'on pense à Ottawa que les habitants des Territoires du Nord-Ouest sont une bande de péquenots. Il y a un grand travail de pionnier à accomplir.

Nous exploitons le seul avion à réaction Lear au nord de Calgary. Nous nous rendons dans l'Arctique. Nous sommes allés à Tucson, et on nous a remis une plaque parce que nous sommes les



innovative ideas to do that kind of thing, and Ottawa should pay attention a bit more to what is going on here.

**The Deputy Chairman:** I remember that when they first started flying DC-6s up north they would bring extra 45-gallon drums of fuel inside the airplane. That way, they did not have to land to refuel, especially with 130 av gas. We had the hoses and pump for refueling right inside the airplanes.

**Senator Forrestall:** Of the 60-odd airports, how many strips can you get into with the Lear?

**Mr. Laserich:** There are only three paved runways in the Territories; Rankin Inlet, Yellowknife, and Inuvik. We operate 80 per cent on gravel. We have a gravel deflector kit which was designed in Anchorage, Alaska. It is the only one in North America, and probably the world. We land mostly on hard gravel surface.

**Senator Forrestall:** You have obviously had a good and safe operation.

**Mr. Laserich:** We have been running it for four and a half years now.

**Senator Forrestall:** That proves something, does it not?

**Mr. Laserich:** Yes.

**The Deputy Chairman:** Thank you very much for your time. We have learned a lot from you and hope to see you in the future.

**Mr. Douglas:** Thank you. Let us know if we can help.

**Mr. Kevin Elke, Base Chief Pilot, Ptarmigan Airways:** I am Kevin Elke. I am base chief pilot with First Air and Ptarmigan Airways in Yellowknife here.

**Mr. Mike Muldoon, Company Safety Officer, Northwest Territorial Airlines:** I am Mike Muldoon. I am the company safety officer with Northwest Territorial Airlines. I fly the line as a Boeing 737 pilot, as well as a few duties as the safety officer.

We have decided to present to you from the perspective of "Where do we go from here?" We already have a good level of safety.

Boeing produces some very interesting statistics. Based on the current expansion of the jet fleet, by the year 2010 there will be a hull loss every week somewhere in the world. That is a frightening statistic when you consider that aviation is an everyday thing in the north. It is the school bus; it comes and it goes, and people depend on it.

Our goal is to reduce the likelihood of hull losses in the Northwest Territories by getting away from non-precision approaches, which are recognized as a dangerous manoeuvre but are executed by pilots here every day. It is the norm. In the south,

transporteurs nord-américains qui vont le plus loin dans le Nord. Il faut des idées neuves pour faire ce genre de chose, et Ottawa devrait s'intéresser un peu plus de ce qui se passe ici.

**Le vice-président:** Lorsqu'on a commencé à exploiter des DC-6 dans le Nord, on transportait des barils de 45 gallons de carburant. De cette façon, on n'avait pas besoin d'atterrir pour se ravitailler, surtout avec de l'essence aviation 130. Nous avions les tuyaux et la pompe pour ravitailler de l'intérieur même des appareils.

**Le sénateur Forrestall:** Sur une soixantaine d'aéroports, sur combien de pistes pouvez-vous atterrir avec le Lear?

**M. Laserich:** Il n'y a que trois pistes asphaltées dans les Territoires: Rankin Inlet, Yellowknife et Inuvik. Dans 80 p. 100 des cas, les pistes sont en gravier. Nous avons un déflecteur de gravier qui a été conçu à Anchorage, en Alaska. C'est le seul en Amérique du Nord, et probablement dans le monde. Nous atterrissons généralement sur des surfaces dures en gravier.

**Le sénateur Forrestall:** Vous offrez de toute évidence de bons services très sûrs.

**M. Laserich:** Cette exploitation a commencé il y a quatre ans et demi.

**Le sénateur Forrestall:** Cela prouve quelque chose, n'est-ce pas?

**M. Laserich:** Effectivement.

**Le vice-président:** Merci beaucoup de votre temps. Vous nous avez appris beaucoup de choses, et nous espérons vous rencontrer à nouveau à l'avenir.

**M. Douglas:** Merci. Si nous pouvons vous être utiles, dites-le nous.

**M. Kevin Elke (pilote principal de la base, Ptarmigan Airways):** Je m'appelle Kevin Elke. Je suis pilote principal de la base pour First Air et Ptarmigan Airways, à Yellowknife.

**M. Mike Muldoon (agent de sécurité de Northwest Territorial Airlines):** Je m'appelle Mike Muldoon. Je suis l'agent responsable de la sécurité pour Northwest Territorial Airlines. Je suis pilote de Boeing 737 et j'ai aussi quelques autres fonctions comme agent de sécurité.

Nous avons décidé de faire notre exposé en partant de la question: «Que faut-il faire maintenant?» Nous avons déjà un bon niveau de sécurité.

Boeing produit des statistiques très intéressantes. D'ici l'an 2010, avec l'expansion actuelle de la flotte d'avions à réaction, il y aura chaque semaine une perte de coque quelque part dans le monde. C'est une statistique effrayante, quand on sait que le transport aérien fait partie de la vie courante dans le Nord. L'avion est comme un autobus scolaire; il circule sans cesse, et les habitants de la région comptent sur ce moyen de transport.

Notre objectif est de réduire les risques de perte de coque dans les Territoires du Nord-Ouest en éliminant les approches de non-précision, reconnues comme une manoeuvre dangereuse, mais que les pilotes pratiquent tous les jours. C'est la norme. Dans

they have a precision approach with new technologies which can be used quite effectively in the north.

Boeing also predicts that of those hull losses every year, 50 per cent will be from pilots flying perfectly good airplanes into the ground. That is a great risk in the north because of these non-precision approaches and the lack of ATC and hard altitudes. That is the environment in which we operate and that is what we think the committee should focus on.

**Mr. Elke:** I would like to make a few comments following up on what Mike has said.

In our company, we are a little concerned about budget cuts. It remains to be seen how NAV CANADA will deal with the public consultation process. I have flown out of Yellowknife for ten years and I have seen many navigation aids, flight service stations and whatnot shut down with very little consultation with the locals.

As an example, there is a weather station at Lupin gold mine, which is 250 miles north of here. It is jointly funded by Echo Bay Mines, which owns the mine, and Atmosphere and Environmental Services. It was decided three or four years ago to shut down what was considered to be an under-utilized weather station. At the same time, they decided to shut down the peripheral radio station through which we could talk to Yellowknife flight service via Lupin.

They shut down the peripheral and talked about shutting down the weather station. They looked at the number of aircraft movements in and out of Lupin. This was in the height of the diamond staking rush, the busiest time that this area of the north has ever seen, and they decided that not enough aircraft were landing at Lupin and they should shut down the peripheral and the weather station. There was quite a public outcry.

They did find a means of funding the weather station. The peripheral was shut down although I understand from correspondence I have received recently that they are going to start it back up.

A little public consultation would have gone a long way in that case.

**Senator St. Germain:** When you say the peripheral, is this like what they used to have on the outskirts of Vancouver?

**Mr. Elke:** It is a repeater. You are talking to something at the mine, but it is transmitted to Yellowknife. That is the same as Arctic Radio and Baffin Radio up along the coast and in the Baffin. You talk to them, but you are actually talking to North Bay, Ontario via the DEW line.

It is certainly a nice service to have and somebody in Ottawa sat down and arbitrarily decided that this was a good place to save a few bucks without consulting the users. At that time, there were airplanes everywhere up there, as there are today. That area has never seen activity like it has in the last six years.

A little public consultation would go a long way.

le Sud, on a des approches de précision au moyen de technologies nouvelles qui pourraient être utilisées de façon très efficace dans le Nord.

Boeing prédit également que, dans 50 p. 100 de ces pertes de coques, ce seront des pilotes qui feront s'écraser des appareils en parfait état. C'est un risque considérable dans le Nord, à cause des approches de non-précision, de l'absence d'ATC et d'altitude obligatoire. C'est dans ces conditions que nous travaillons, et nous croyons que c'est à cela que le comité devrait s'attarder.

**M. Elke:** Je voudrais dire quelques mots pour faire suite à l'intervention de Mike.

Dans notre compagnie, nous nous inquiétons un peu des compressions budgétaires. Il reste à voir comment NAV CANADA va mener les consultations publiques. J'ai volé à partir de Yellowknife pendant dix ans, et j'ai vu bien des abandons ou des fermetures d'aides à la navigation aérienne, de stations d'information de vol, et cetera, sans grandes consultations avec les gens sur place.

Par exemple, il y a une station météo à la mine d'or Lupin, à 250 milles au nord d'ici. Elle est financée conjointement par Echo Bay Mines, propriétaire de la mine, et les services atmosphériques et environnementaux. Il a été décidé, il y a trois ou quatre ans, de fermer ce qui était considéré comme une station météo sous-utilisée. Au même moment, il a été décidé de fermer la station de radio périphérique qui nous permettait de communiquer avec le service de vol de Yellowknife par l'entremise de Lupin.

Les responsables ont fermé la radio périphérique et parlé de fermer la station météo. Ils ont étudié les statistiques sur les mouvements d'appareils à Lupin. C'était au plus fort de la ruée vers les diamants, la période d'activité la plus intense qu'on ait jamais vue dans le Nord, et ils ont décidé qu'il n'y avait pas assez d'appareils qui atterriquaient à Lupin et qu'il fallait fermer la radio et aussi la station météo. Il y a eu tout un tollé.

Ils ont trouvé du financement pour la station météo. La radio a été fermée, mais je crois savoir, d'après la correspondance que j'ai reçue récemment, qu'ils vont la rouvrir.

Un peu de consultation aurait été très utile dans ce cas-là.

**Le sénateur St. Germain:** Vous parlez de radio périphérique. Est-ce que c'est ce qu'on avait autrefois autour de Vancouver?

**M. Elke:** C'est un répéteur. On parle dans un appareil quelconque à la mine, et le message est transmis à Yellowknife. C'est comme Arctic Radio et Baffin Radio, le long de la côte et à Baffin. On se trouve en fait à communiquer avec North Bay, en Ontario, par l'entremise du réseau d'alerte avancé.

C'est certainement un service intéressant, mais quelqu'un d'Ottawa a décidé arbitrairement que c'était une bonne occasion d'économiser quelques dollars, sans consulter les usagers. À cette époque-là, il y avait une foule d'avions là-bas, et c'est encore le cas aujourd'hui. Il n'y a jamais eu autant d'activité que ces six dernières années.

Un peu de consultation ferait le plus grand bien.



**Senator Forrestall:** There is not a politician in Ottawa smart enough to have dreamt that up.

**Mr. Elke:** You are probably a better judge of that than I.

We see a lot of decisions up here that are based on southern aircraft movements. Pearson has 500,000 aircraft movements a year, therefore it can support X amount of navigational aids, radio services and weather services.

Although the north has a small population, we are very dependent on aircraft, air travel being the only way in and the only way out. The government should make decisions based on what is actually required rather than solely on aircraft movements or on a per capita basis. We have only 53,000 people in the N.W.T., but everyone travels by air. Aircraft movements alone are not a good decision-making basis.

Another item is runway lengths. Arctic Airports has done a good job of improving the airports in the north with a limited budget, which is becoming more and more limited. Public consultation on the length of runways would have been beneficial.

In the local native communities we have runways of 3,000 feet, which is adequate for a Twin Otter. It is adequate for a King Air 200 for med-evac services if you do not worry about what they call a balanced field length, the ability to accelerate to a certain speed, abort the take off and stop on the remaining runway.

With the new air regulations, there was a push on for commuter category aircraft to meet a balanced field length, which would have basically shut down the med-evac business with aircraft that go fast enough to make a med-evac feasible, fast enough to get someone to a hospital in a reasonable amount of time.

After some pushing and shoving, Transport backtracked and now we have a reprieve until December 10, 2010, I believe. Another 500 feet on these 3,000-foot runways would have gone a long way toward meeting the needs of the users and improving safety. The issue is safety.

Finally, my company believes that due to budget cutbacks in Transport Canada, the enforcement and tracking of the airline industry in the north is becoming less and less hands on and more and more administrative. We spend so much time pushing paper in order to keep the audit process happy that we do not have the time we would like to teach people, hands on, how to fly in this environment. We would like to see fair and equitable enforcement with more of a hands-on approach and less of an administrative approach.

**Senator St. Germain:** Gentlemen, you spoke about a hull loss every week. I have heard that statement, although I thought it was more. Do you think things will change up here that dramatically? Is Boeing not speaking of hull losses in areas of higher population concentration?

**Le sénateur Forrestall:** Il n'y a pas un politique à Ottawa qui soit assez brillant pour y avoir pensé.

**M. Elke:** Vous êtes probablement mieux placé que moi pour le dire.

Un tas de décisions qui nous sont imposées ici sont prises en fonction des mouvements d'appareils dans le Sud. Il y a 500 000 atterrissages et décollages par année, à Pearson; cet aéroport justifie donc un certain nombre d'aides à la navigation, de services radio et météo.

Même si le Nord est faiblement peuplé, nous y dépendons beaucoup de l'avion, puisque le transport aérien est le seul moyen de circuler. Le gouvernement doit prendre ses décisions en fonction des besoins plutôt qu'uniquement d'après le nombre de mouvements d'appareils ou la population. Les Territoires du Nord-Ouest n'ont une population que de 53 000 personnes, mais tout le monde se déplace par avion. Le nombre de mouvements n'est pas, à lui seul, un bon critère.

Il y a aussi la question de la longueur des pistes. Les aéroports de l'Arctique ont réussi à apporter de bonnes améliorations aux installations avec un budget limité, mais qui s'amenuise de plus en plus. Il aurait été utile de consulter la population au sujet de la longueur des pistes.

Dans nos localités autochtones, nous avons des pistes de 3 000 pieds, ce qui suffit pour un Twin Otter. Cela suffit aussi pour le King Air 200 qui sert aux évacuations sanitaires, à condition de ne pas insister sur ce qu'on appelle la longueur de piste équivalente, qui permet de prendre une certaine vitesse, de renoncer à décoller et de freiner sur le reste de la piste.

Dans la nouvelle réglementation, on a voulu imposer cette longueur de piste équivalente pour les appareils de navette. Cela nous aurait empêchés d'utiliser pour les évacuations sanitaires des appareils assez rapides pour que le patient arrive à l'hôpital dans des délais raisonnables.

Après beaucoup de tiraillements, les Transports ont fait marche arrière, et nous avons maintenant un sursis jusqu'au 10 décembre 2010, je crois. En ajoutant 500 pieds à ces pistes de 3 000 pieds on aurait répondu en grande partie aux besoins des usagers et on aurait amélioré la sécurité. L'enjeu, c'est la sécurité.

Enfin, ma société croit que, à cause des compressions budgétaires à Transports Canada, les mesures d'application et de surveillance des transports aériens dans le Nord deviennent de moins en moins concrètes et de plus en plus administratives. Nous passons tellement de temps à remplir des formulaires pour satisfaire au processus de vérification que nous n'avons pas le temps qu'il nous faudrait pour enseigner aux pilotes, concrètement, comment voler dans ces conditions. Nous souhaiterions des mesures d'application justes et équitables, et une approche plus directe et moins administrative.

**Le sénateur St. Germain:** Messieurs, vous avez parlé d'une perte de coque par semaine. J'avais déjà entendu la même chose, mais je croyais que les chiffres étaient plus élevés. Pensez-vous que les choses vont changer à ce point-là ici? Est-ce que Boeing ne parle pas des pertes de coque dans les régions plus peuplées?

**Mr. Muldoon:** It is a worldwide average. Last month we had a hull loss in Africa, in an area which is not highly populated.

**Senator St. Germain:** Are you referring to the hijacking?

**Mr. Muldoon:** Yes. That may or may not count.

The one before that was in South America off the coast of Peru.

**Senator St. Germain:** Yes. There was another one in South America yesterday.

**Mr. Muldoon:** I have not heard about that one.

**Senator St. Germain:** It was a Twin Otter.

On the question of non-precision approaches versus the GPS, is your concern that there is no supervision and no control tower?

**Mr. Muldoon:** I believe that a GPS letdown is far safer than an NDB letdown, because most of the modern GPSs have the capability to give you a localizer. Therefore, you are actually getting a better picture of what you are doing to an inbound track to a runway. In NDB approaches, you are flying the point of a needle, the result of which depends on how good your compass is. The GPS is very specific.

**Senator St. Germain:** Did you make reference to an increase in danger?

**Mr. Muldoon:** The risk in non-precision approaches increases with the increase in air traffic. The more airplanes, the more likely we are to have an accident; hence the need for better technology.

**Senator St. Germain:** NATA, which appeared prior to you, said that about 80 per cent of their traffic was virtually taxi aircraft, nine passengers or less. Is most of that type of traffic VFR, or is this instrument flight?

**Mr. Muldoon:** For us, it is nearly all instrument flight.

**Senator St. Germain:** Yes, but for them is there a conflict between instrument and VFR?

**Mr. Muldoon:** As far as traffic is concerned?

**Senator St. Germain:** Yes.

**Mr. Muldoon:** In some instances. That will happen right here in Yellowknife. We had an incident about six weeks ago where our TCAS probably saved us from a major accident not four miles from the end of the runway in Yellowknife.

**Senator St. Germain:** I am concerned about weather stations and I took the issue up. However, it is tough to fight something when you are involved in it. It is much better to be at arm's length with no conflict of personal interest.

In the north and in certain parts of British Columbia, you can go through two or three weather patterns in an hour as a result of mountain ranges and other things.

I know many of the people involved from when I was Minister of State for Transport. They were just told to make the cuts. Although they knew it would be tougher to fly, they had to shut

**M. Muldoon:** C'est une moyenne dans le monde entier. Le mois dernier, il y a eu une perte de coque en Afrique, dans une région pas très peuplée.

**Le sénateur St. Germain:** Vous parlez du piratage?

**M. Muldoon:** Oui. Je ne sais pas si cela compte.

La perte précédente s'est produite en Amérique du Sud, au large des côtes du Pérou.

**Le sénateur St. Germain:** Oui. Il y en a eu une autre en Amérique du Sud hier.

**M. Muldoon:** Je n'en avais pas entendu parler.

**Le sénateur St. Germain:** C'était un Twin Otter.

À propos de la question des approches de non-précision et du GPS, vos inquiétudes tiennent-elles au fait qu'il n'y a ni surveillance, ni tour de contrôle?

**M. Muldoon:** Je crois que la descente est plus sûre lorsqu'elle est guidée par GPS plutôt que par NDB, car la plupart des GPS modernes peuvent donner un alignement. Le pilote a donc une meilleure idée de ce qu'il fait en approchant une piste. Dans les approches avec NDB, on s'oriente selon les indications d'une aiguille, et cela dépend de la qualité de la boussole. Le GPS est très précis.

**Le sénateur St. Germain:** Avez-vous dit que le niveau de danger augmentait?

**M. Muldoon:** Le risque des approches de non-précision augmente proportionnellement à l'intensité de la circulation aérienne. Plus il y a d'avions, plus les accidents sont probables; d'où la nécessité d'une meilleure technologie.

**Le sénateur St. Germain:** La NATA, qui a comparu avant vous, a dit qu'environ 80 p. 100 de son trafic était constitué par les avions-taxis de neuf passagers ou moins. Est-ce que le gros de ce trafic se caractérise par le vol à vue ou le vol aux instruments?

**M. Muldoon:** Pour nous, ce sont presque uniquement des vols aux instruments.

**Le sénateur St. Germain:** Oui mais, pour eux, est-ce qu'il y a un conflit entre vol aux instruments et vol à vue?

**M. Muldoon:** En ce qui concerne le trafic?

**Le sénateur St. Germain:** Oui.

**M. Muldoon:** Parfois. Cela se passera ici même, à Yellowknife. Il y a environ six semaines, nous avons eu un incident dans lequel le TCAS nous a probablement évité un grave accident à moins de quatre milles de l'extrémité de la piste, à Yellowknife.

**Le sénateur St. Germain:** Je m'inquiète des stations météo, et je me suis saisi de ce problème. Toutefois, il est difficile de combattre quelque chose lorsqu'on y est mêlé. Il est bien préférable d'être indépendant, sans conflit d'intérêts.

Dans le Nord et dans certaines régions de la Colombie-Britannique, le temps peut changer deux ou trois fois en une heure à cause des chaînes de montagnes, par exemple.

Je connais un grand nombre des personnes en cause depuis que j'ai été ministre d'État aux Transports. On leur a simplement dit de faire des coupes. Même si elles savaient qu'il serait plus



down stations. There were weather stations shut down in British Columbia that should never have been shut down. The closure of repeater radio stations was bound to have an impact on safety.

I do not know how to get through to the system. It is not a question of who is power. It does not matter whether it is the Liberals or the Conservatives.

**Mr. Elke:** It comes back to the consultation process. To the credit of AES, they did consult at one point on forecasting. All the carriers and communities were told that they had to cut back to a certain number of forecasts per day and were asked when they wanted to have them. That was better than no consultation at all.

Everything comes back to having a realistic consultation process, not just having a meeting to tell us what has already happened. That is what gets people's dander up.

The same happened with AWOS. AWOS was rammed down everyone's throat before it was really ready. There are still some hard feelings about that. It is more important in the north because of the lack of stations. From Yellowknife to Baker Lake is the same distance as from Calgary to Brandon, and there is nothing there. There is a little rinkydink AWOS at Fort Reliance since they shut down the weather station there, and the information it provides is so useless that no one bothers to use it.

The type of work I do is both VFR and IFR. I fly Twin Otters. We go from here to Baker Lake, and we fly right in the weather. We are not flying above it at 35,000 feet. It would certainly be nice to know what is between here and there.

AWOS systems do not produce reliable information, yet forecasting is based on that information. If the information is messed up, the forecast is incorrect. When you are going to Pelly Bay from Yellowknife on a dark and dirty night and the quality of information is suspect, you are really pulling your pants down. Pelly Bay is giving you weather, if it had an AWOS, which is questionable. You are using Cambridge Bay, which was using AWOS, although they have repealed that. They now have both AWOS and an actual observation at Cambridge.

If you hold Cambridge Bay as your alternate destination if you do not get to your original target, and you make that choice based on a forecast derived from questionable information, what happens if you get there and that forecast is out too?

The distances are vast. One must be very careful before making arbitrary cuts up here, because the resources are very limited.

**Senator St. Germain:** You heard the previous witnesses talking about these PPCs. Is that part of this administration dilemma you were talking about? Have you any suggestions on how we could tell Transport Canada that they are killing these people? Instead of being able to train pilots and keep their people

difficile de voler, elles ont dû fermer des stations. On en a fermé certaines en Colombie-Britannique auxquelles on n'aurait jamais dû toucher. La fermeture de répéteurs devait fatalement avoir un impact sur la sécurité.

Je ne sais pas comment me faire entendre dans le système. Peu importe qui est au pouvoir, Libéraux et Conservateurs.

**M. Elke:** On en revient encore aux consultations. Le SEA, c'est tout à son honneur, a mené des consultations, à un moment donné, sur les services de prévision. Tous les transporteurs et toutes les collectivités se sont fait dire qu'il fallait réduire les prévisions à un certain nombre par jour, et on leur a demandé quand ils voulaient les avoir. C'était mieux qu'aucune consultation du tout.

Tout se résume à l'application d'un processus de consultation réaliste, pas une simple réunion pour nous dire ce qui s'est déjà fait. C'est ce qui met les gens hors d'eux.

La même chose s'est passée dans le cas de l'AWOS. On l'a imposé à tout le monde avant qu'il ne soit vraiment prêt. Il subsiste encore du ressentiment à ce sujet-là. C'est plus important dans le Nord parce qu'on y manque de stations. De Yellowknife à Baker Lake, il y a la même distance qu'entre Calgary et Brandon, et il n'y en a aucune. Il y a un AWOS minable à Fort Reliance, depuis qu'on y a fermé la station météo, et l'information fournie est tellement inutile que personne ne se donne la peine d'aller la chercher.

Dans le genre de travail que je fais, on vole à vue ou aux instruments. Je pilote des Twin Otter. Nous faisons la navette entre ici et Baker Lake, et nous volons en plein dans les perturbations météorologiques, pas au-dessus, à 35 000 pieds. Il serait certainement agréable de savoir ce qui se passe entre ici et là-bas.

Les systèmes AWOS ne produisent pas des renseignements sûrs; pourtant, c'est à partir de ces renseignements que les prévisions sont faites. S'il y a du cafouillage dans l'information, les prévisions sont inexactes. Quand on doit voler de Yellowknife à Pelly Bay par une nuit noire et par mauvais temps et que la qualité de l'information est suspecte, on prend vraiment des risques. Il y a des prévisions du temps à Pelly Bay, s'il y a un système AWOS, ce qui n'est pas sûr. À Cambridge Bay, on se servait d'un système AWOS, mais cela a été annulé. Il y a maintenant à la fois le système AWOS et des observations directes à Cambridge.

Si Cambridge Bay est choisie comme destination de rechange, quand on ne peut pas se rendre à l'endroit prévu, et si on doit faire ce choix d'après des prévisions déduites de renseignements contestables, que se passe-t-il si on arrive là-bas et que les prévisions se révèlent fausses aussi?

Les distances sont considérables. Il faut y réfléchir sérieusement avant de faire des coupes arbitraires ici, car les ressources sont très limitées.

**Le sénateur St. Germain:** Vous avez entendu les témoins précédents parler des PPC. Est-ce que cela fait partie des difficultés d'administration dont vous avez parlé? Auriez-vous quelque chose à proposer, comment pourrions-nous dire à Transports Canada qu'ils sont en train de démolir ces gens-là? Au

proficient, they are having to spend so much time doing paperwork that it is nonsensical.

I do not want to put you on the spot. I understand if you are not comfortable answering. The eyes and ears of Transport Canada are everywhere. I found that out.

**Mr. Elke:** Yes. I want to play that one carefully.

First, it does not impact the company that I am with, which has fixed wing aircraft in general. I got my multi-IFR on a Beech Travelair and I fly Twin Otters and G-1s now, so one does not transfer over to the other. They are not the same aircraft.

I am speaking of administration in general. Transport Canada seems to believe that more paper equals safer airlines, and it does not. We are seeing more and more of that as there are fewer people. They spend less time on the road so they sit in their office and they create paper, which we have to fend off.

Airlines, by nature, create enough of their own paper without a lot of external stuff. My point is that there is less hands-on input from Transport Canada. I am not saying that I like them jumping out from behind trees and rocks and counting how many drums I am rolling into the back of my airplane, but creating more administration does not improve safety. Nothing is improved by creating more paperwork.

**Senator St. Germain:** Do they have a standards division which spot checks pilots or anything?

**Mr. Elke:** They have been doing that all along. We do not see them often, but they come along for what they call route checks. We have PPC rides. We do a fair number of them in-house now, company check pilots.

**Senator St. Germain:** You have your own in-house standards?

**Mr. Elke:** You have to. The basics are laid out to you, and it is up to the individual airlines to create their own syllabuses and stuff like that, which is another area that could be addressed.

Transport expects companies to create all their own syllabuses but gives no direction on how to do it. It is a process of submitting and resubmitting until they are satisfied. They should just tell us how they want it in the first place.

**Senator St. Germain:** Must a company have a certain number of aircraft before it needs to have an in-house standards test?

**Mr. Elke:** The level of standard changes with the size of the aircraft, not the number. It does not matter whether you have one 737 or six.

lieu de former des pilotes et de maintenir leurs compétences à niveau, ils doivent passer tellement de temps à remplir des formalités administratives que cela n'a aucun sens.

Je ne veux pas vous embarrasser. Je comprends que vous ne soyez pas à l'aise pour répondre. Transports Canada voit tout et entend tout. Je l'ai constaté.

**M. Elke:** Je tiens à jouer cette carte comme il faut.

Pour commencer, cela n'a pas de conséquences pour ma compagnie qui a des appareils à voilure fixe. J'ai obtenu ma licence polyvalente de vol aux instruments sur un Beech Travelair, et je pilote maintenant des Twin Otter et des G-1; il n'y a pas transfert de compétence d'un appareil à l'autre. Ce ne sont pas les mêmes appareils.

Je parle de l'administration en général. Transports Canada semble croire que, en multipliant les formalités administratives, on garantit mieux la sécurité des transports aériens. Ce n'est pas vrai. La tendance s'accroît au gré de la réduction des effectifs. Les inspecteurs passent moins de temps en déplacement, ils restent à leur bureau et brassent des papiers, et nous devons faire face à cette paperasse.

Les compagnies aériennes produisent déjà assez de paperasse sans qu'on vienne en ajouter de l'extérieur. Ce que je dis, c'est que Transports Canada a moins de contacts directs sur le terrain. Ce n'est pas que j'apprécie qu'on m'épie de derrière un arbre ou un rocher pour compter le nombre de barils que je monte à bord de mon appareil, mais alourdir l'administration n'améliore en rien la sécurité. On n'améliore rien en multipliant les formalités administratives.

**Le sénateur St. Germain:** Est-ce qu'il existe une division des normes qui soumet les pilotes à des vérifications ponctuelles, par exemple?

**M. Elke:** Cela a toujours existé. Nous ne voyons pas les inspecteurs très souvent, mais ils viennent pour ce qu'ils appellent les contrôles routiers. Il y a les examens PPC. Nous en faisons un bon nombre chez nous, avec des pilotes inspecteurs de la compagnie.

**Le sénateur St. Germain:** Vous avez vos propres normes internes?

**M. Elke:** Il faut. Les éléments fondamentaux sont imposés, mais il incombe aux compagnies de composer leur propre programme de formation, par exemple. C'est là un autre domaine dont on pourrait discuter.

Le ministère des Transports s'attend que les compagnies créent leurs programmes de cours, mais il ne dit aucunement comment il faut s'y prendre. Il faut présenter des propositions les unes après les autres jusqu'à ce qu'il soit satisfait. Il devrait nous dire ce qu'il veut dès le départ.

**Le sénateur St. Germain:** Est-ce qu'une compagnie doit avoir un certain nombre d'appareils avant qu'on l'oblige à faire des vérifications internes?

**M. Elke:** Les normes varient en fonction de la taille des appareils, pas de leur nombre. Qu'on ait un seul 737 ou six, cela ne fait aucune différence.



**Senator Forrestall:** That is strange. I would have thought it would have changed significantly whether you have one or 20.

What do you see as the problems today that will lead to the loss of one hull a week in the year 2010? What must be addressed today in order to change that statistic 15 or 25 years from now?

**Mr. Muldoon:** We must look at more precision approaches in the north and identify where we are going to put them, as well as ATC radar in order to control airplanes.

**Senator Forrestall:** You are speaking of electronics?

**Mr. Muldoon:** Yes. A GPS receiver/transmitter on the airplane will be able to transmit the airplane's position to a satellite which, in turn, will be able to transmit it back to earth. So radar, as we know it today, might be obsolete in five years with a totally lower cost solution there.

Transport Canada did an analysis which showed they could install a GPS receiver in every airplane, shut down a large number of the VORs in Canada and come out \$1 million ahead in the first year. With the changeover in technology, the cost of running things is mind-boggling.

There are two or three systems available. There is also a transponder landing system.

**Senator Forrestall:** To return to my question, what are the existing problems that will cause these hull losses and what can we do today to change that statistic?

**Mr. Muldoon:** It is the inadequacy of the approach facility which is the cause of the problem.

**Senator Forrestall:** How does that sit with the current drive to get more and more VFR approaches by the commercial operators? Is it to save money and time?

**Mr. Muldoon:** It relates to bigger equipment. Where there used to be a Single Otter trip once a week, there is now a 748 twice a day and a Boeing three times a week. With bigger and faster equipment using the same facilities that a Single Otter used to use, the risk rises.

**Senator Forrestall:** One arm of technology is not keeping abreast with another which is demanding more sophistication.

**Mr. Muldoon:** Yes, that is a good way of putting it. We are using the same technology with modern jet transport as we were using 30 years ago. We have to upgrade our technology.

**Senator Forrestall:** Our Aeronautics Act was written 60 or 70 years ago. That has something to do with it.

**Mr. Muldoon:** What was good enough then does not count today.

**Le sénateur Forrestall:** C'est étrange. J'aurais cru qu'il y aurait des changements selon qu'il y a un ou 20 appareils.

Quels sont les problèmes qui entraîneront une perte de coque par semaine en 2010? Que faut-il faire aujourd'hui pour que cette statistique soit différente dans 15 ou 25 ans?

**M. Muldoon:** Nous devons implanter plus de systèmes d'approche de précision dans le Nord et voir où nous allons les implanter — ainsi que le radar ATC pour contrôler la circulation aérienne.

**Le sénateur Forrestall:** Vous voulez parler de moyens électroniques?

**M. Muldoon:** Effectivement. Un récepteur-transmetteur GPS à bord de l'avion pourra communiquer la position de l'avion à un satellite qui, à son tour, pourra la retransmettre à la terre. Les radars tels que nous les connaissons aujourd'hui pourraient être complètement dépassés dans cinq ans et remplacés par une solution beaucoup moins coûteuse.

Transports Canada a fait une étude selon laquelle il est possible d'installer un récepteur GPS dans chaque avion, de fermer un grand nombre de VOR au Canada et d'économiser ainsi 1 million de dollars dès la première année. Avec l'évolution de la technologie, les changements dans les coûts d'exploitation sont difficiles à suivre.

Il y a deux ou trois systèmes disponibles. Il y a également des systèmes d'atterrissage avec transpondeurs.

**Le sénateur Forrestall:** Pour en revenir à ma question, quels sont les problèmes existants qui entraîneront ces pertes de coque, et que pouvons-nous faire aujourd'hui pour que cette statistique soit différente?

**M. Muldoon:** La cause du problème, ce sont les moyens d'approche inadéquats.

**Le sénateur Forrestall:** Comment cela cadre-t-il avec les efforts qui se font actuellement pour avoir de plus en plus d'approches VFR pour les transporteurs commerciaux? S'agit-il d'économiser temps et argent?

**M. Muldoon:** C'est que les appareils sont plus gros. Alors qu'il y avait autrefois un vol par semaine par Single Otter, il y a maintenant un 748 deux fois par jour et un Boeing trois fois par semaine. Lorsque des appareils plus gros et plus rapides utilisent les mêmes installations qu'un Single Otter utilisait autrefois, les risques augmentent.

**Le sénateur Forrestall:** Un secteur de la technologie n'arrive pas à en suivre un autre qui exige un plus haut degré de perfectionnement.

**M. Muldoon:** Oui, c'est une bonne façon de présenter les choses. Nous utilisons avec des jets modernes la même technologie qu'il y a 30 ans. Nous devons améliorer notre technologie.

**Le sénateur Forrestall:** Notre Loi sur l'aéronautique a été rédigée il y a 60 ou 70 ans. Ce n'est pas étranger au problème.

**M. Muldoon:** Ce qui était bon à l'époque ne vaut plus rien aujourd'hui.

**Senator Forrestall:** Do you agree with that, Captain?

**Mr. Elke:** I certainly do not disagree with it. There will always be accidents. You cannot legislate them away and nor can we train them away. As the global fleet increases and flight hours increase, there will be more accidents. We can make small improvements, but there will still be aircraft that are crashed.

We need sensible legislation, and in many cases that is not what we have. The legislation is often made to serve the government's own purposes. This comes back to user consultation.

It is important to police carriers that are not pulling their weight. Most of the carriers police themselves. We train our people, because we do not want them crashing our airplanes. However, there are some scary little carriers out there that continue to operate. I can certainly name names. Keeley Air on the West Coast was one of the well known ones. There were all kinds of horror stories.

You have to fix these problems before they kill someone, not after. It seems to be an ongoing problem that carriers which are known to have problems do not fix them until someone gets killed. You have to be proactive, not reactive.

**Senator Forrestall:** Are we strong enough on new entry requirements?

**Mr. Elke:** That has to be looked at in person, and this refers back to administration. It seems to be that as long as your paper is in order, everything is all right. It cannot all be done by paper. That a carrier is new does not mean it is not safe, by any means. You cannot do it all administratively.

**Mr. Muldoon:** Was that question directed at the carrier or at the personnel the carrier is going to employ?

**Senator Forrestall:** It was directed at both. We have had some horror stories with new entries in the commercial game in the south and I am sure you have had them here in the north.

**Mr. Elke:** There are a lot of nickel and dime operators running on a shoestring. I used to work for a shoestring operator in Manitoba. He should have been shut down but his paperwork was not too bad, and he carried on. Transport knew that everything was not too on the up and up, but as long as the paperwork is all right, everything is just ducky.

**Senator St. Germain:** There is a delicate balance between being too aggressive with new guys and shutting them down, and being fair to them.

**Mr. Elke:** That is a very good point. You could kill the industry like that too. There has to be room for start-up carriers, or we will all go the way of the dinosaur.

**Senator Forrestall:** Is the entry requirement good enough? This is 1996. The entry requirement, to the best of my knowledge, has never changed.

**Le sénateur Forrestall:** Êtes-vous d'accord là-dessus, capitaine?

**M. Elke:** Je ne suis certainement pas en désaccord. Il y aura toujours des accidents. On ne peut pas les éliminer à coup de législation et de formation. La flotte mondiale augmentant, tout comme le nombre d'heures de vol, il y aura plus d'accidents. Nous pouvons apporter quelques améliorations, mais il y aura toujours des appareils qui s'écraseront.

Il nous faut des lois sensées, et, dans bien des cas, elles ne le sont pas. Elles sont souvent conçues pour servir les fins du gouvernement. On en revient au problème de la consultation des usagers.

Il est important de surveiller les transporteurs qui ne font pas ce qu'ils doivent. La plupart des transporteurs se surveillent eux-mêmes. Nous entraînons nos pilotes parce que nous ne voulons pas qu'ils démolissent nos appareils. Mais il y a des petits transporteurs très inquiétants qui continuent de voler. Je peux vous en nommer. Keeley Air, sur la côte ouest, est l'un des plus connus. Il y a eu toutes sortes d'histoires d'horreur.

Il faut régler ces problèmes avant qu'il y ait des pertes de vie, pas après. On dirait que c'est toujours la même chose: les transporteurs qui ont des problèmes ne les règlent pas tant que quelqu'un ne s'est pas fait tuer. Il faut prendre les devants, pas réagir après coup.

**Le sénateur Forrestall:** Sommes-nous assez exigeants pour les transporteurs qui arrivent sur le marché?

**M. Elke:** Il faut aller voir en personne. On en revient au problème d'administration. Il semble que, tant que les papiers sont en règle, tout va bien. Mais on ne peut pas tout faire avec du papier. Ce n'est pas parce qu'un transporteur est un nouveau venu qu'il n'est pas sûr, loin de là. Mais on ne peut pas se limiter aux procédures administratives.

**M. Muldoon:** Est-ce que cette question concerne le transporteur ou le personnel que le transporteur s'apprête à engager?

**Le sénateur Forrestall:** Les deux. Nous avons eu quelques histoires d'horreur avec des nouveaux venus dans les transports commerciaux dans le Sud. Je suis sûr qu'il y en a eu dans le Nord également.

**M. Elke:** Il y a beaucoup de très petits exploitants qui ont fort peu de moyens. J'ai travaillé pour l'un d'eux, au Manitoba. Il aurait fallu fermer cette entreprise, mais ses rapports n'étaient pas mauvais, et elle a continué. Transports Canada savait que tout n'allait pas pour le mieux, mais tant que les rapports étaient satisfaisants, il n'y avait rien à redire.

**Le sénateur St. Germain:** Il y a un délicat équilibre à trouver entre un excès de rigueur envers les nouveaux venus et une attitude équitable envers eux.

**M. Elke:** Excellente observation. On peut aussi tuer l'industrie de cette façon. Il faut faire de la place aux nouveaux transporteurs, ou nous finirons tous comme les dinosaures.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que les exigences à l'entrée sur le marché sont suffisantes? Nous sommes en 1996. Que je sache, ces exigences n'ont jamais changé.



**Mr. Elke:** It certainly changed with the new air regulations.

**Senator Forrestall:** As we became better educated and had to deal with more complex and sophisticated technology, of course it changed, but only by necessity. Sometimes necessity is not enough, because necessity will always follow the fact.

If you are a good bookkeeper, you can get away for a certain length of time. I used to make brake "pucks." I filled a few batteries at 4:30 in the morning so a plane could go earn a buck and we could meet payroll. That was not good. That was 35 or 40 years ago. It was bad enough then, but I suspect it still happens now. The entry requirement for us was no sweat. Our bookkeeping was pretty good.

I am, of course, exaggerating. We did have some new equipment that was pretty damn good.

Are we scrutinizing people and equipment closely enough? If we are not, that is a safety concern to me.

In one case, the day after the department issued an operating licence in the south, it had to take it away. That is a little scary. On the other hand, I suppose it is reassuring that they caught up with it that quickly, but they did not catch up with it until the barn door had been opened and danger had bared its ugly face. That is something I am concerned about.

**Mr. Muldoon:** On the whole, entry level standards are good. It is a question of the regulatory body ensuring that they are maintained.

**Senator Forrestall:** I am not happy with the way airframe maintenance is checked. Someone selling a plane could say it has 418 cycles on it since its last major airframe overhaul when it really has 20,000 cycles on it. I do not know how you check it.

**Mr. Elke:** There are component records. They follow the life of an aircraft and all the pieces that are attached to it.

**Mr. Muldoon:** It can be done, and it is done.

**Senator Forrestall:** You have a sophisticated system of logbooks which you can look at. There are new entrants coming in that do not have that. However, I am pleased to hear that that is not a concern to you.

**Senator Bacon:** We are now approximately ten years into airline deregulation and two years into Open Skies with the United States. Have these two developments combined contributed to a negative effect on safety?

**Mr. Muldoon:** I do not think so. I think it has only increased the number of airplanes flying, which increases the likelihood of accidents, just based on numbers. I do not think it has a negative effect on safety in itself, as long as the entry standards are maintained. That is the key.

**Senator Bacon:** What effect do the flight and duty time regulations for pilots and crew have on safety?

**M. Elke:** Elles ont sûrement changé avec la nouvelle réglementation sur les transports aériens.

**Le sénateur Forrestall:** Au fur et à mesure que nous avons acquis de meilleures connaissances et que nous avons dû nous adapter à une technologie plus complexe et perfectionnée, il y a eu des changements, bien sûr, mais seulement par nécessité. Agir par nécessité ne suffit pas, car on agit alors toujours après coup.

Si on tient bien ses livres, on peut se tirer d'affaire pendant un certain temps. Je faisais autrefois des garnitures de frein. Je chargeais quelques batteries à 4 h 30 du matin pour qu'un avion puisse faire un vol et nous donner un peu d'argent pour payer les employés. Ce n'était pas bien. C'était il y a 35 ou 40 ans. Cela laissait déjà à désirer à l'époque, mais il est probable que cela se passe encore. Les exigences n'étaient pas un gros problème. Nos livres étaient assez bien tenus.

Bien sûr, j'exagère. Nous avons de l'équipement moderne qui était excellent.

Est-ce que nous soumettons les personnes et le matériel à un examen assez exigeant? Si nous ne le faisons pas, c'est pour moi un problème de sécurité.

Il est arrivé que le ministère accorde une licence d'exploitation à un transporteur dans le Sud et la révoque dès le lendemain. C'est inquiétant. Par contre, il est sans doute rassurant qu'il soit intervenu si rapidement, mais il ne s'est ressaisi qu'une fois le danger devenu évident. Ce genre de chose-là m'inquiète.

**M. Muldoon:** Dans l'ensemble, les exigences pour les nouveaux venus sur le marché sont satisfaisantes. Il s'agit que l'organisme de réglementation les fasse respecter.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne suis pas satisfait de la manière dont on vérifie l'entretien de la cellule. Celui qui vend un avion peut dire qu'il a fait 418 cycles depuis la dernière révision alors qu'il en a fait 20 000. Je ne sais pas comment vous vérifiez cela.

**M. Elke:** Il y a des dossiers sur les composants. On contrôle l'utilisation de l'appareil et de toutes ses pièces.

**M. Muldoon:** Cela peut se faire, et se fait effectivement.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez un système complexe de registres qu'on peut vérifier. Les nouveaux venus n'ont pas cela. Néanmoins, je trouve réconfortant d'entendre que cela ne vous inquiète pas.

**Le sénateur Bacon:** Les transports aériens sont déréglementés depuis une dizaine d'années, et l'accord Ciels ouverts avec les États-Unis a été signé il y a deux ans. Est-ce que ces deux événements, pris ensemble, ont nui à la sécurité?

**M. Muldoon:** Je ne le crois pas. Je crois qu'ils ont eu pour seule conséquence de faire augmenter le nombre d'appareils qui volent, ce qui fait augmenter les risques d'accident, simplement parce qu'il y a plus d'appareils. Je ne pense pas que cela ait nui à la sécurité en soi, pourvu que les normes d'entrée soient maintenues. Voilà l'essentiel.

**Le sénateur Bacon:** Quels ont été les effets sur la sécurité des règlements sur la durée de vol et les heures de service pour les pilotes et les équipages?

**Mr. Elke:** It depends on how you look at it. Economically it will certainly put some restraints on the north. A portion of my company's business is seasonal. We make hay when the sun shines. It is very similar to helicopter operation.

I do not think it will negatively impact safety. The fact that people will be able to fly less economically will certainly hurt all the carriers. However, by the same token, if no one flew, planes would not crash.

Economically, it will certainly hurt carriers right across this country. We are currently scrambling to figure out what the impact will be. It is not a problem at the moment, as it is wintertime, but it will certainly have an impact next summer. It means that you have to have more people and you have to train more people. Your resources are spread a little thinner.

Rather than training five people to a very high standard, you now have to train seven people to not quite that same standard, because you do not have the time or the resources. The air regulations are causing this.

**Senator St. Germain:** The previous witnesses said that there is a difference between flying in the north and in the south. Do you concur that pilots should be able to log more time up here without jeopardizing safety than should people who are subjected to the stresses in larger communities?

**Mr. Elke:** Flying from point A to point B is less stressful when you are not dealing with the ATC to the same degree.

I would just rather not comment on the rest of your comment.

**The Deputy Chairman:** The previous witnesses were talking mostly about short runs from one community to the next, for example. A commercial pilot could start from Calgary or Edmonton, go to Yellowknife and Rankin, and all the way up to Iqaluit. It is a different situation. Up here, you can have long hours of flight, especially in the summertime. At least you are not flying over the clouds at 36,000 or 40,000 feet. Most of the smaller helicopters and small charter airplanes fly at around 20,000 feet. Your operation does more commercial flying, just like down south. You fly jets. Twin Otters and a small float plane might be a little different.

**Mr. Elke:** There are certainly differences between the type of work that a helicopter, a Twin Otter, a Hawker Siddeley 748 and the Boeings do. It is tough to come up with a hard and fast rule on it.

From my company's point of view, flight duty times prior to the new air regulations are what they should be, although here are various points of view on that.

**Senator St. Germain:** You think they should go from 180 to 150?

**Mr. Elke:** Actually, 120 extendible to 150, for most of the airplanes that I have to deal with.

**Senator St. Germain:** What is it now?

**Mr. Elke:** It is currently 120 extendible to 150.

**Senator St. Germain:** And it was?

**M. Elke:** Cela dépend du point de vue. Sur le plan de la rentabilité, cela entraînera sûrement des difficultés dans le Nord. Une partie de l'activité de ma compagnie est saisonnière. Nous faisons des affaires lorsque le soleil brille. C'est très semblable aux services d'hélicoptère.

Je ne pense pas qu'il y aura des répercussions négatives sur la sécurité. Le fait que les pilotes et équipages pourront faire moins d'heures nuira certainement à la rentabilité de tous les transporteurs. Et si personne ne vole, personne ne s'écrase.

Cela nuira certainement à la rentabilité des transporteurs de tout le Canada. Nous sommes en ce moment en train d'essayer de voir quel sera l'impact. Ce n'est pas un problème pour l'instant, puisque c'est l'hiver, mais il y aura des conséquences l'été prochain. Il faudra avoir plus d'employés et former plus de monde. Il faudra faire plus avec les mêmes ressources.

Au lieu de très bien former cinq personnes, il faudra maintenant en former sept, mais un peu moins bien, puisqu'on n'a ni le temps, ni les ressources nécessaires. Cela, à cause de la réglementation aérienne.

**Le sénateur St. Germain:** Les témoins précédents ont dit qu'il y avait une différence entre voler dans le Nord et voler dans le Sud. Convenez-vous que les pilotes devraient pouvoir faire plus d'heures ici, sans que la sécurité soit compromise, que n'en font les pilotes qui affrontent le stress des grandes villes?

**M. Elke:** Voler du point A au point B est moins stressant lorsqu'on n'a pas à se préoccuper autant du contrôle de la circulation aérienne.

Pour le reste, je préfère ne pas commenter.

**Le vice-président:** Les témoins précédents ont parlé surtout des courtes distances entre les localités, par exemple. Un pilote professionnel peut partir de Calgary ou d'Edmonton, se rendre jusqu'à Yellowknife et Rankin, puis jusqu'à Iqaluit. La situation est différente. Ici, on peut avoir de longues heures de vol, surtout pendant l'été. Au moins, on ne vole pas au-dessus des nuages, à 36 000 ou 40 000 pieds. La plupart des petits hélicoptères et des petits appareils nolisés volent aux environs de 20 000 pieds. Votre compagnie fait davantage de vols commerciaux, comme dans le Sud. Vous avez des avions à réaction. Les Twin Otter et les petits avions à flotteurs sont peut-être un peu différents.

**M. Elke:** Il y a certainement des différences entre le type de travail que peuvent faire un hélicoptère, un Twin Otter, un Hawker Siddeley 748 et des Boeing. Il est difficile d'arriver à des règles rigides là-dessus.

D'après ma compagnie, les heures de vol que nous avions avant le nouveau règlement aérien convenaient parfaitement, mais les points de vue là-dessus varient.

**Le sénateur St. Germain:** Vous pensez qu'il faudrait passer de 180 à 150?

**M. Elke:** En fait, 120, avec prolongation à 150, pour la plupart des appareils dont j'ai à m'occuper.

**Le sénateur St. Germain:** Et c'était?

**M. Elke:** C'est présentement à 120, avec prolongation à 150.

**Le sénateur St. Germain:** Et c'était?



**Mr. Elke:** It was as high as 180 at one point. You could get an extension to 180.

**Mr. Muldoon:** At Territorial, we see both ends of it. With the Herc operation it is more likely to be air taxi-cum-Twin Otter business, which is a lot of seasonal work. On the Boeings, it is very much airline type work flying from point A to point B.

As was said earlier, it depends on where you are going. If you have to fly across four time zones and then go to a noisy hotel, by the time you go back to work the next day your body system is out of sync, operating in a different time zone. When you fly back to Toronto, you are still out of sync. Then you have to drive up the 401 to get home. You probably made the same drive the morning before. The most dangerous part of the day was the drive down the 401 to get to the airport. You could well already be fatigued by the time you get to work.

I live in Yellowknife. It takes me ten minutes to get to work on a bad day in heavy traffic. If you come home to your own bed every night, there is way less stress than if you are in a noisy hotel room in a strange city.

**The Deputy Chairman:** I am concerned about safety with regard to Nunavut taking over in 1999. Some of the aircraft are getting old. Is the company able to afford to update?

**Mr. Elke:** The company is looking at the aging aircraft scenario, as are all companies. We have old Hawker Siddeley 748s. By southern standards, I suppose they are an older aircraft.

New aircraft are expensive. That certainly is going to be a factor. I cannot speak for the people who sign the cheque to buy new aircraft.

With regard to safety implications, if we are going to have new generation aircraft, we are going to need longer runways in many of the communities. Three thousand feet will not be sufficient.

We have done an exhaustive study of what could replace the Hawker. The contenders are ATR 42s and Fokker 50s. They will require more runway. If money is to be spent on airport development, they must consider the length of runways. The days of building short field takeoff and landing airplanes are over. They are building Dash 8s and ATR 42s, which like lots of runway. We will have a hard time introducing that to the north unless there is some infrastructure in place.

**Mr. Muldoon:** There is currently no replacement for a 737-200 Combi. The later generation 737s cannot go on gravel. They can, however, go on pavement and, at the present time, our only scheduled gravel destination is Cambridge Bay. So the runway length is sufficient for the newer 737s, but they will have to be paved.

With regard to aging, the airplanes are on the Boeing maintenance program, and they go through the process every year.

**M. Elke:** On est allé jusqu'à 180, à une époque. On pouvait obtenir une prolongation jusqu'à 180.

**M. Muldoon:** Chez Territorial, nous avons les deux extrêmes. En ce qui concerne les Herc, c'est davantage du taxi aérien avec des Twin Otter, ce qui est en grande partie un travail saisonnier. Sur les Boeing, c'est du travail de ligne aérienne, avec beaucoup de vols entre destinations fixes.

Comme il a été dit plus tôt, cela dépend de l'endroit où il faut aller. S'il faut traverser quatre fuseaux horaires et descendre dans un hôtel bruyant, on est complètement déphasé lorsqu'on se présente au travail le lendemain à cause du décalage horaire. De retour à Toronto, on est encore déphasé. Il faut emprunter la 401 pour rentrer à la maison. C'est un trajet qu'on a peut-être fait le matin de la veille. Le moment le plus dangereux de la journée est celui du trajet en voiture sur la 401, vers l'aéroport. Il est possible que le pilote soit fatigué au moment de commencer à travailler.

J'habite à Yellowknife. Il me faut dix minutes pour aller au travail lorsqu'il y a beaucoup de circulation. Quand on rentre chez soi dormir dans son propre lit, il y a moins de stress que quand on passe la nuit dans un hôtel bruyant d'une autre ville.

**Le vice-président:** Je me demande ce que deviendra la sécurité lorsque le Nunavut assumera la responsabilité, en 1999. Il y a des appareils qui prennent de l'âge. La compagnie a-t-elle les moyens de moderniser?

**M. Elke:** Comme tous les transporteurs, la compagnie se préoccupe du vieillissement de sa flotte. Nous avons de vieux Hawker Siddeley 748. Je présume que, dans le Sud, on dirait que ce sont de vieux appareils.

Les appareils neufs coûtent cher. C'est un facteur qui entre fatalement en ligne de compte. Je ne peux pas mettre des mots dans la bouche de ceux qui doivent signer le chèque.

Quant à l'incidence sur la sécurité, si nous voulons une nouvelle génération d'appareils, il nous faudra des pistes plus longues dans beaucoup de localités. Trois milles pieds ne suffiront pas.

Nous avons fait une étude approfondie du remplacement des Hawker. Les candidats sont l'ATR 42 et le Fokker 50. Il leur faut des pistes plus longues. L'époque des pistes d'atterrissage et de décollage courtes est révolue. On construit des Dash 8 et des ATR 42, qui exigent de très longues pistes. Nous aurons du mal à adopter ces appareils dans le Nord à moins que les infrastructures ne soient en place.

**M. Muldoon:** En ce moment, il n'y a rien qui puisse remplacer le 737-200 Combi. La dernière génération de 737 ne peut pas se contenter de pistes de gravier. Par contre, ils peuvent rouler sur les pistes si elles sont asphaltées. En ce moment, notre seule destination de vols réguliers avec piste de gravier est Cambridge Bay. Les pistes sont assez longues pour les nouveaux 737, mais il faudra les asphaltier.

Quant au problème du vieillissement, les avions sont soumis au programme d'entretien de Boeing, et ils sont revus chaque année.

**The Deputy Chairman:** Do you lose much time in the winter due to bad weather forcing you to another destination until the weather clears?

**Mr. Muldoon:** Yes. Cambridge Bay and Ranking Inlet are bad destinations. They have lots of blizzards.

During my time in the north, there have been times when we have not been to places for two weeks because of bad weather at one end or the other. That is a fact of life in the north and will continue to be without precision approaches. Even precision approaches will not solve the problem in many blizzards. When it is a ground blow, quite often you can see the runway going over the top. It is the last 20 feet into the blowing snow that is where you lose sight of everything.

**The Deputy Chairman:** Thank you very much. We hope we see you again in the future.

The committee adjourned.

**Le vice-président:** Perdez-vous beaucoup de temps l'hiver à cause d'une météo qui vous force à changer de destination?

**M. Muldoon:** Oui. Cambridge et Rankin Inlet sont de mauvaises destinations. Il y a beaucoup de blizzards.

Lorsque je travaillais dans le Nord, il est arrivé que nous ne puissions pas aller à certains endroits pendant deux semaines à cause du mauvais temps au point de départ ou au point d'arrivée. C'est ainsi que les choses se passent dans le Nord, et cela va continuer tant que nous n'aurons pas les approches de précision. Même les approches de précision ne régleront pas les problèmes causés par beaucoup de tempêtes de neige. Lorsqu'il y a du vent au sol, il arrive souvent qu'on ne voit pas la piste en la survolant. C'est dans les 20 derniers pieds dans la poudrerie qu'on est aveuglé.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Nous espérons vous revoir.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Transportation, Government of the  
Northwest Territories:*

The Honourable Jim Antoine, Minister;  
Pietro De Bastiani, Executive Assistant to the Minister;  
Daniel Auger, Assistant Director, Program Development.

*From the City of Yellowknife:*

David Lovell, Mayor.

*From the Northern Air Transportation Association:*

Rod Wood, President;  
Don Douglas, Executive Director;  
Paul Laserich, Director.

*From the Northwest Territories Airlines:*

Mike Muldoon, Manager, Flight Safety.

*From First Air:*

Kevin Elke, Chief Pilot.

*Du ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest:*

L'honorable Jim Antoine, ministre;  
Pietro De Bastiani, chef de cabinet du ministre;  
Daniel Auger, sous-directeur, Élaboration des programmes.

*De la Ville de Yellowknife:*

David Lovell, maire.

*De la Northern Air Transport Association:*

Rod Wood, président;  
Don Douglas, directeur exécutif;  
Paul Laserich, directeur.

*De Northwest Territories Airlines:*

Mike Muldoon, directeur, Sécurité des vols.

*De First Air:*

Kevin Elke, chef pilote.



CA1  
Y019  
-T84



Second Session  
Thirty-fifth Parliament, 1996

Deuxième session de la  
trente-cinquième législature, 1996

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Standing Senate Committee on  
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des  
Transports et des communications*

*Proceedings of the Subcommittee on*

*Délibérations du sous-comité de la*

# Transportation Safety      Sécurité des transports

*Chair:*  
The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

---

*Président:*  
L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

---

Tuesday, December 3, 1996

---

Le mardi 3 décembre 1996

---

Issue No. 4

Fascicule n° 4

The State of Transportation Safety in Canada

---

L'état de la sécurité des transports au Canada

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chairman*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	St. Germain, P.C.
* Lynch-Staunton (or Berntson)	
* <i>Ex Officio Members</i>	
(Quorum 3)	

## LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

*Président:* L'honorable J. Michael Forrestall

*Vice-président:* L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	St. Germain, c.p.
* Lynch-Staunton (ou Berntson)	
* <i>Membres d'office</i>	
(Quorum 3)	



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

EDMONTON, Tuesday, December 3, 1996

(7)

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 9:27 a.m. this day in Edmonton, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

*Members of the subcommittee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall, Perrault and St. Germain. (5)

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the Committee adopted on October 24, 1996.

**WITNESSES:***From the Alberta Safety Council:*

Ross Hogg, First Vice-Chair;  
Melvin Mottram, Program Director.

*From the Alberta Aviation Council:*

Bob Lamoureux, President of the Council;  
William Sokil, President and Chief Executive Officer.

*From the Canadian Chemical Producers' Association:*

Frank Markson, Alberta Regional Manager;  
Stan Dodds, Societal Affairs Coordinator.

*From the Canadian Pacific Railway:*

Ed Dodge, Executive Vice-President of Operations;  
Faye Ackermans, General Manager, Safety and Regulatory Affairs.

*From the Propane Gas Association of Canada:*

Bill Kurtze, Managing Director, Transportation and Emergency Response.

*From the Calgary Airport Authority:*

John Terpstra, Director, Terminal Operations.

The witnesses from the Alberta Safety Council made a statement and answered questions.

The witnesses from the Alberta Aviation Council made a statement and answered questions.

The witnesses from the Canadian Chemical Producers' Association made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the Canadian Chemical Producers' Association be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35 / T1 - "8"*.

At 12:22 p.m., the meeting was suspended.

**PROCÈS-VERBAUX**

EDMONTON, le mardi 3 décembre 1996

(7)

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 27 aujourd'hui, à Edmonton, sous la présidence de l'honorable sénateur J. Michael Forrestall (*président*).

*Membres du sous-comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall, Perrault et St. Germain. (5)

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité examine l'état de la sécurité des transports au Canada conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

**TÉMOINS:***Du Alberta Safety Council:*

Ross Hogg, premier vice-président;  
Melvin Mottram, directeur de programme.

*Du Alberta Aviation Council:*

Bob Lamoureux, président du conseil;  
William Sokil, président-directeur général.

*De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:*

Frank Markson, directrice régional de l'Alberta;  
Stan Dodds, coordonnateur des affaires sociétales.

*De Canadien Pacifique Limitée:*

Ed Dodge, vice-président général des opérations;  
Faye Ackermans, gestionnaire générale, Sécurité et réglementation.

*De l'Association canadienne du gaz propane:*

Bill Kurtze, directeur général, Transports et intervention d'urgence.

*De l'Administration aéroportuaire de Calgary:*

John Terpstra, directeur, Opérations d'aérogare.

Les témoins du Alberta Safety Council font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins du Alberta Aviation Council font une déclaration et répondent aux questions.

Les témoins de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35 / T1 - «8»*).

À 12 h 22, le sous-comité suspend ses travaux.

At 2:30 p.m., the meeting resumed.

The witnesses from the Canadian Pacific Railway made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the Canadian Pacific Railway be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35 / T1 - "9"*.

The witness from the Propane Gas Association of Canada made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the Propane Gas Association of Canada be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35 / T1 - "10"*.

The witnesses from the Calgary Airport Authority made a statement and answered questions.

At 5:33 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

À 14 h 30, le sous-comité reprend ses travaux.

Les témoins de Canadien Pacifique Limitée font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de Canadien Pacifique Limitée soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35 / T1 - «9»*).

Le témoin de l'Association canadienne du gaz propane fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de l'Association canadienne du gaz propane soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35 / T1 - «10»*).

Le témoin de l'Administration aéroportuaire de Calgary fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 33, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du sous-comité,*

Timothy Ross Wilson

*Clerk of the Subcommittee*



## EVIDENCE

EDMONTON, Tuesday, December 3, 1996

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:27 a.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

**Senator J. Michael Forrestall** (*Chairman*) in the Chair.

[English]

**The Chairman:** I see that we have a quorum, ladies and gentlemen. This is a continuation of a series of hearings by the Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. We are lay-people trying to understand not only the difficulties that industrial transportation has to face day by day today but, equally important and perhaps more significant, we are trying to understand where we should be in 10 or 15 years from now.

First, we have with us today Mr. Ross Hogg, First Vice-Chair of the Alberta Safety Council, as well as Mr. Nel Mottram, who is the Program Director.

Mr. Hogg, I now invite you to address the committee.

**Mr. Ross Hogg, First Vice-Chair, Alberta Safety Council:** Mr. Chairman, first, I would like to say that the Alberta Safety Council appreciates the opportunity to appear this morning.

The Alberta Safety Council is a non-profit organization. We are proud of the fact that we are self-supporting; we do not draw on government for our operating costs. They sponsor certain programs for us, but they do not support us on an ongoing basis.

We are making Alberta a safe place to live, work and play, something which, obviously, is our goal.

We are managed by a board of directors supported by paid staff. We offer a broad range of programs dealing with all aspects of safety, including farm, home and industrial safety. With regard to transportation, we offer courses in defensive driving, professional driving improvement, motorcycle riding and recreational vehicle driving. We have a program called "55 Alive" which deals with senior drivers and pedestrian safety.

We also speak to governments, the news media and the public on safety issues.

With regard to traffic safety, the council feels there are, and have been, many design advances concerning the construction and maintenance of motor vehicles on roads. The driver remains the weak link with there being few concentrated and coordinated efforts to improve driving skills.

## TÉMOIGNAGES

EDMONTON, le mardi 3 décembre 1996

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 27 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

**Le sénateur J. Michael Forrestall** (*président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

**Le président:** Puisqu'il y a quorum, la séance est ouverte, mesdames et messieurs. Nous poursuivons aujourd'hui la série d'audiences du sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nous sommes des profanes qui essayons de comprendre non seulement les problèmes auxquels l'industrie des transports est continuellement confrontée, mais également, ce qui est tout aussi important et peut-être même plus, quelle devait être notre orientation pour les 10 ou 15 prochaines années.

Nos premiers témoins d'aujourd'hui sont M. Ross Hogg, premier vice-président du Alberta Safety Council, ainsi que M. Mel Mottram, directeur des programmes.

Monsieur Hogg, vous avez la parole.

**M. Ross Hogg, premier vice-président, Alberta Safety Council:** Monsieur le président, j'aimerais dire tout d'abord que nous vous savons gré de nous avoir invités à comparaître ce matin.

Le Alberta Safety Council est un organisme sans but lucratif. Le Conseil est autonome, ce dont nous sommes très fiers, et ne reçoit aucune subvention du gouvernement au titre des frais d'exploitation. Le gouvernement finance certains programmes pour nous, mais il ne nous fournit aucune aide financière directe de façon régulière.

Notre objectif, de toute évidence, est de faire de l'Alberta un endroit sûr où vivre, travailler et jouer.

Notre organisme est dirigé par un conseil d'administration appuyé par un personnel de soutien rémunéré. Nous offrons une vaste gamme de programmes touchant tous les aspects de la sécurité, et notamment la sécurité dans les exploitations agricoles, à la maison et dans les entreprises. S'agissant des transports, nous offrons des cours de conduite défensive, des cours de perfectionnement du conducteur, ainsi que des cours de conduite de motocyclettes et de véhicules de plaisance. Nous offrons un programme intitulé «55 Alive», lequel porte sur la sécurité des conducteurs et des piétons du troisième âge.

Nous participons également à des consultations avec les fonctionnaires, les médias et le grand public sur des questions touchant la sécurité.

En ce qui concerne la sécurité routière, le conseil estime qu'il y a et qu'il y a eu de nombreux progrès sur le plan de la conception et de l'entretien des automobiles qui circulent sur notre réseau routier. C'est le chauffeur qui demeure le maillon faible, car il existe peu d'initiatives coordonnées et intégrées en vue d'améliorer les compétences de conduite.

Traffic laws and regulations vary from province to province to territory. This is particularly true of regulations dealing with large commercial trucks and buses. For example, in 1990, the National Safety Code was agreed to by all the provinces and territories and the federal government; however, it is not yet fully implemented in all jurisdictions, including this one.

Advertisements for motor vehicles and motor vehicle accessories often depict unsafe driving practices, and they frequently emphasize speed.

Many drivers still see driving as a macho activity rather than a method of transportation. That was glaringly apparent a few days ago when we had a massive snowstorm here and many people still thought that, miraculously, the roads were dry and traction was good. To their great chagrin, they found that out on the Whitemud Freeway which was completely closed for about five hours as a result of smashed-up cars.

Available technologies are resisted for spurious reasons. For example, photo radar, intersection cameras and ignition interlock are all available for use. However, their use is criticized for reasons that have nothing to do with traffic safety.

The air bag issue has come to the fore in the last few days. It must be resolved without negatively affecting road safety. While that is being done, sound information must be provided to owners of air bag equipped vehicles.

Motor vehicle collision rates continue to be unacceptably high. The drain on the financial resources of the health care and social systems of the provinces and the federal government is tremendous. Indeed, the drain on the entire economy is staggering and generally not well known.

I would like now to move to some of the recommendations put forward by the council. Mandatory driver training is not likely at this time. However, the council feels that a tax reduction for driver training fees paid for one's self or one's dependants is a viable option and something which would encourage voluntary driver training.

Transport Canada must take a leading role in traffic safety. Although road safety is primarily a provincial responsibility, the federal government can take a lead role in this area, with the support of organizations such as the Canadian Council of Motor Transport Administrators, or CCMTA.

Local distribution of programs and campaigns can be accomplished through partnerships with provincial safety councils. This relationship would allow the development of

La législation et la réglementation concernant la circulation routière varient d'une province à l'autre et dans les territoires. C'est surtout le cas des règlements portant sur les autocars et les gros camions utilisés à des fins commerciales. Par exemple, en 1990, toutes les provinces, ainsi que les territoires et le gouvernement fédéral ont adopté le Code national de sécurité, lequel n'est pourtant pas encore pleinement en vigueur dans tout le pays, et notamment pas dans notre province.

Les annonces publicitaires concernant les véhicules à moteur et leurs accessoires décrivent souvent des pratiques de conduite dangereuses, et mettent souvent l'accent sur la vitesse.

Bon nombre de conducteurs continuent de considérer la conduite comme une activité virile plutôt qu'un moyen de transport. Nous en avons eu un exemple flagrant il y a quelques jours, où après une énorme tempête de neige, bien des gens continuaient de croire que, comme par miracle, nos routes étaient sèches et que les voitures tenaient bien la route. À leur grand regret, ils ont pris conscience de la réalité sur le Whitemud Freeway qui a dû être totalement fermé à la circulation pendant cinq heures environ à la suite d'un carambolage en série.

Les gens refusent d'utiliser les techniques disponibles pour des raisons fausses. Par exemple, les radars photographiques, les caméras aux carrefours et les systèmes de ceinture-contact sont autant de moyens à notre disposition. Toutefois, leur utilisation est critiquée pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la sécurité routière.

La question des sacs gonflables a fait les manchettes ces derniers jours. Il faut trouver une solution sans nuire à la sécurité routière. Entre-temps, il faut bien informer les propriétaires de véhicules dotés de sacs gonflables.

Les taux de collision entre véhicules continuent d'être beaucoup trop élevés. Cela représente une ponction considérable sur les budgets des services de santé et des programmes sociaux des provinces et du gouvernement fédéral. En fait, les gens ne connaissent pas toujours le coût énorme que les accidents de la route représentent pour l'ensemble de l'économie.

J'aimerais maintenant vous présenter certaines recommandations formulées par le conseil. Il est peu probable qu'on rende les cours de conduite obligatoires à l'heure actuelle. Toutefois, le conseil estime qu'une réduction d'impôt au titre des frais de cours de conduite subis par un particulier pour lui-même ou pour l'une des personnes à sa charge est une solution possible qui inciterait les gens à suivre volontairement des cours de conduite.

Transports Canada doit être un chef de file dans le domaine de la sécurité routière. Même si cette question est essentiellement du ressort des provinces, le gouvernement fédéral peut donner l'exemple dans ce domaine, avec l'appui d'organismes comme le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ou CCATM.

La mise en oeuvre des programmes et des campagnes au niveau local peut se faire grâce à des partenariats avec les conseils de la sécurité provinciaux. Ces ententes permettraient d'élaborer des



state-of-the-art national programs to be delivered by local people. The cost savings would be substantial.

The council recommends that proactive programs which would prevent collisions be given priority over programs which deal with the aftermath of bad driving. For example, we recommend driver training programs and graduated driver licensing.

The CCMTA should be assisted to coordinate a review of traffic laws and regulations to bring these rules and penalties more closely into line. For example, vehicle weights and dimensions, operating authorities, pedestrian rights-of-way and the use of multiple lanes vary from province to province. Such a review could also provide the opportunity to modernize laws and regulations, as well as reduce their numbers.

The National Safety Code must be fully and uniformly implemented by all jurisdictions. For example, the Interprovincial Record Exchange should be finished. The sizes of vehicles affected should be uniform across the country. The audits of interprovincial carriers should be improved.

Traffic safety must be given the priority it deserves. Governments must provide resources and leadership as well as platitudes. Technology such as photo radar and intersection cameras must be utilized, not as revenue generators but as support equipment to deal effectively with identified problems in specific areas. Federal, provincial and municipal police forces must establish a higher priority for traffic law enforcement and collision investigation, and they must provide the necessary training to traffic officers.

In conclusion, the untold suffering and monetary loss being endured by Canadians makes it imperative that motor vehicle collisions be reduced and eventually eliminated. It is time to set aside jurisdictional rivalries and stop paying lip-service to the problem. These are not accidents; they are incidents that are predictable and preventable. The technologies exist. Only the will is needed, along with the resources.

The dramatic advances achieved by the anti-smoking and "participation" campaigns can be repeated for road safety. Traffic collisions cost the Alberta economy \$10 million dollars per day. The human suffering is beyond estimation. The goals must be set and reached now.

Mr. Chairman, thank you again for the opportunity to appear today. We would be pleased to answer any questions you or your committee members may have.

**Senator St. Germain:** Thank you much, gentlemen, for appearing before us today. It is nice to start off with your organization here in Alberta. There is a similar one in

programmes nationaux perfectionnés qui seraient mis en vigueur au niveau local. Cela permettrait de réaliser des économies considérables.

Le Conseil recommande qu'on accorde la priorité à des programmes proactifs visant à prévenir les collisions plutôt qu'aux programmes destinés à remédier aux conséquences d'une conduite imprudente. Par exemple, nous recommandons des programmes de cours de conduite automobile et l'octroi de permis par étapes progressives.

Il faudrait aider le CCATM à coordonner une étude de la législation et de la réglementation de la circulation routière, de façon à ce que les règles et les sanctions soient mieux adaptées. Par exemple, les règles visant le poids et les dimensions des véhicules, les conditions d'exploitation, les passages pour piétons et l'utilisation des voies multiples varient d'une province à l'autre. Cette étude pourrait nous permettre également de moderniser les lois et règlements en vigueur, tout en en réduisant le nombre.

Toutes les provinces et les territoires doivent mettre pleinement en vigueur le Code national de sécurité de façon uniforme. Par exemple, il faudrait achever le programme d'échange de dossiers interprovincial. La taille des véhicules en cause devrait être uniforme dans toutes les régions du pays. Il faudrait améliorer les vérifications des transporteurs interprovinciaux.

Il faut accorder à la sécurité routière la priorité qu'elle mérite. Les gouvernements doivent débloquent les ressources nécessaires et faire preuve de leadership. Il faut utiliser les techniques comme les radars photo et les caméras aux carrefours, non pas comme des sources de recettes, mais plutôt comme du matériel de soutien permettant de résoudre efficacement les problèmes cernés dans des domaines précis. Les corps policiers aux niveaux municipal, provincial et fédéral doivent accorder une plus haute priorité à l'application du code de la route et aux enquêtes sur les collisions, tout en offrant la formation voulue aux agents de police.

En conclusion, étant donné les souffrances indescriptibles et les pertes financières que les accidents de la route causent aux Canadiens, il est impératif de prendre des mesures en vue de réduire et même de prévenir totalement les collisions entre véhicules. Le moment est venu d'oublier les rivalités pour des questions de compétence et de ne plus se contenter de belles promesses pour résoudre le problème. Ce ne sont pas des accidents; ce sont des incidents qui sont prévisibles et évitables. La technologie est là. Tout ce qu'il faut, c'est un peu de bonne volonté et les ressources nécessaires.

On peut très bien réitérer pour la sécurité routière les progrès extraordinaires réalisés par les campagnes antitabac et «Participation». Les accidents de la route coûtent à l'économie albertaine 10 millions de dollars par jour. Les souffrances humaines sont inestimables. Il faut se fixer et atteindre dès maintenant des objectifs précis.

Monsieur le président, merci encore de nous avoir invités à comparaître. Nous répondrons volontiers aux questions que les membres du comité ou vous-même voudront nous poser.

**Le sénateur St. Germain:** Merci beaucoup, messieurs, de votre présence. C'est une bonne chose de débiter nos délibérations par la comparaison de votre organisme en Alberta. Il

British Columbia. Accidents seem to dominate our lives. It seems as if we are wiping ourselves out with great haste. It is encouraging to see that organizations such as yours do exist and do the work that you are doing.

My question is prompted by the fact that I used to be a police officer. On one occasion I was sitting at the airport in my little red truck when I thought I smelled a grass fire. What it turned out to be was some people smoking pot. I could not get over it. I have seen it before. In your remarks you make no mention of drug use, yet you say that we must, eventually, eliminate accidents.

**Mr. Hogg:** That is, perhaps, a prayer.

**Senator St. Germain:** My question is: Is there any focus? We know that when a guy gets drunk on wine or beer we have methods to identify the consumption level. Yet there are many people in this country who use drugs. With all these technologies that we have it seems that we are not able to establish a way to do tests on those who are driving erratically. To your knowledge has there been any research done in this area? If so, where is it?

**Mr. Hogg:** I was also a police officer. I spent about twenty-four years on highway patrol. I did do some work with the RCMP crime lab concerning driving while impaired by alcohol and drugs.

As you know, there are breathalyzers for alcohol. The courts, and the public, generally understand what it is to have 80 milligrams of alcohol per 100 millilitres of blood in one's system. It means that you are impaired and there are certain things you cannot do.

The difficulty in the area of drugs is that there are so many different drugs that testing is difficult. Usually, a blood test is required, which means that the person has to be taken to a medical facility to have blood drawn. There are many legal ramifications to such a procedure. The big problem is that no one has yet identified what amount of drug in a specific amount of blood means in terms of impairment. Eighty milligrams of alcohol in 100 millilitres of blood means that you are impaired. From a legal point of view, no one knows what five milligrams of cannabis resin in a 100-pound human body means in terms of impairment.

With some drugs there is also the problem of residual reaction. A person can fall back into an impaired state hours, days and, perhaps, weeks after having taken the drug.

**The Chairman:** Is that referred to as flashbacks?

**Mr. Hogg:** That sort of thing, yes. It simply has not been resolved to the point where the campaigns that we do for alcohol can be repeated for drugs.

**Senator St. Germain:** Is there anything being done to try to assess this? I see guys going down the road in Vancouver smoking pot. That question always comes to mind when I see that. Many of

en existe un semblable en Colombie-Britannique. Il semble que les accidents dominent notre vie. On dirait que nous avons hâte de disparaître de ce monde. Il est encourageant de voir que des organismes comme le vôtre existent et font ce genre de travail.

Ma question découle de mon expérience antérieure d'agent de police. Un jour, j'attendais à l'aéroport dans mon petit camion rouge lorsque j'ai eu l'impression de sentir un feu de broussailles. Je me suis aperçu que c'était des gens qui fumaient de la marijuana. Je n'en revenais pas. Ce n'était pas la première fois. Lors de votre exposé, vous n'avez fait aucune allusion à la consommation de drogues et pourtant vous dites qu'il faut en arriver à supprimer les accidents.

**M. Hogg:** Ce n'est peut-être qu'un vœu.

**Le sénateur St. Germain:** Voici ma question: sur quoi met-on l'accent? Nous savons que lorsqu'un gars s'enivre au vin ou à la bière, il existe des moyens de déterminer son alcoolémie. Et pourtant, un grand nombre de gens dans notre pays consomment des drogues. Malgré toutes les techniques dont nous disposons, nous ne semblons pas en mesure de trouver un moyen d'effectuer des tests sur les gens qui conduisent de façon déconcertante. A-t-on fait des recherches dans ce domaine, à votre connaissance? Dans l'affirmative, où en est-on?

**M. Hogg:** Moi aussi, j'ai été agent de police et affecté pendant 24 ans à la patrouille routière. J'ai collaboré avec le laboratoire judiciaire de la GRC qui se penchait sur les cas de conduite avec facultés affaiblies par l'alcool et les drogues.

Comme vous le savez, il existe déjà les alcootests. Les tribunaux et les gens en général connaissent l'effet produit par la présence de 80 milligrammes d'alcool pour 100 millilitres de sang dans le système. Cela veut dire qu'on perd ses facultés et que l'on ne peut pas faire certaines choses.

En matière de drogues, le problème vient de ce qu'il en existe de nombreuses sortes différentes qui rendent les tests difficiles. En général, il faut faire une analyse de sang, ce qui signifie que la personne doit être emmenée dans une installation médicale pour la prise de sang. Cette procédure a de nombreuses ramifications sur le plan juridique. Le gros problème, c'est que personne n'a encore trouvé quelle quantité de drogue dans un volume de sang donné affaiblit les facultés. On parle de facultés affaiblies lorsqu'on a 80 milligrammes d'alcool dans 100 millilitres de sang. Du point de vue juridique, personne ne sait dans quelle mesure la présence de 5 milligrammes de hachisch dans le corps d'une personne de 100 livres nuit aux facultés de celle-ci.

Pour certaines drogues, il y a également le problème de la réaction résiduelle. Une personne peut voir à nouveau ses facultés affaiblies quelques heures, quelques jours, voire quelques semaines après avoir consommé la drogue.

**Le président:** Est-ce ce que l'on appelle les «flashback»?

**M. Hogg:** Oui, plus ou moins. Dans l'état actuel des choses, il est impossible d'appliquer aux drogues les mêmes campagnes qu'à l'alcool.

**Le sénateur St. Germain:** Prend-on des mesures pour évaluer cette question? Je vois des gens sur la route à Vancouver qui fument de la marijuana. Je me pose toujours la question dans ces



these people are a hazard. I think they contribute to many accidents that look "strange" in British Columbia. I am sure it is no different elsewhere.

**Mr. Mel Mottram, Program Director, Alberta Aviation Council:** The concern the council has in this respect is that right now everything is reactive. The fact is that if we discover a person smoking cannabis, or whatever, in a vehicle we charge him. The trick has to be not to get them after the fact, after they get into their vehicles and drive away.

In the oil industry right now, an industry with which I am very familiar, they do blood checks on everyone who comes through the gates. There is zero tolerance. It is not a case of how much alcohol, but if you have any alcohol you are fired. That is the policy. There is also a no drug policy. This is because in an oil refinery there is a lot of very dangerous equipment.

What is the difference between doing that and driving a two or three tonne vehicle down a road at speeds of up to 120 kilometres per hour? The simple solution is to have zero tolerance and to enforce it. The snag is that the proactive work has to be done. There has to be a change of attitude. We try to promote that. We often get people after the fact. What we would like to do, and what we are trying to work with, is find ways to do things before they get to that point. That is really what we need to work with from your perspective as well.

**Senator Bacon:** On page 2 of your brief are you referring to the rating of issues in traffic safety?

**Mr. Hogg:** No.

**Senator Bacon:** The air-bag issue is an important one. We hear a lot about it. Do you have any recommendations to make to the committee for our consideration?

**Mr. Mottram:** You put me in a very difficult position, senator. We have a transportation committee meeting next week. This matter is on our agenda. Therefore, whatever I discuss now is not necessarily the council's perspective.

**Senator Bacon:** Can you give us an idea?

**Mr. Mottram:** The idea is that, first, there have to be some options. There has to be an option to switch the air-bag off. The big problem right now that many owners face is that if they have it switched off their warranty is invalid. Therefore, owners or dealers will not switch them off. If they do, then you violate your warranty. Therefore, what do you do? You are in a catch-22 situation. We need some legislation that will allow them to do that.

cas-là. La plupart de ces personnes représentent un danger. Je pense qu'elles sont à l'origine de bon nombre d'accidents plus ou moins «étranges» en Colombie-Britannique. Je suis sûr qu'il en va de même ailleurs.

**M. Mel Mottram, directeur des programmes, Alberta Aviation Council:** Ce qui préoccupe le plus le Conseil à cet égard, c'est qu'à l'heure actuelle, on ne fait que réagir au problème. En fait, si nous découvrons une personne en train de fumer du hachisch, ou autre chose dans un véhicule, nous l'inculpons. Ce qu'il faudrait, c'est trouver une façon de l'appréhender avant qu'elle ne prenne le volant.

À l'heure actuelle, dans l'industrie pétrolière, que je connais bien, on fait des analyses de sang à toutes les personnes qui franchissent le portail. La politique suivie est la tolérance zéro. Il n'y a pas de limite fixée au taux d'alcool dans le sang; si l'on décèle la moindre présence d'alcool, la personne est licenciée. C'est la politique. Il y a également une politique qui interdit la drogue. Ces mesures sont prises parce que dans une raffinerie de pétrole, il y a beaucoup de matériel dangereux.

Quelle différence y a-t-il entre travailler dans ce secteur et conduire un véhicule de deux ou trois tonnes à des vitesses atteignant parfois 120 kilomètres à l'heure? Le plus simple serait d'appliquer strictement une politique de tolérance zéro. Le problème, c'est qu'il faut prendre des mesures proactives. Il faut provoquer un changement d'attitude. Nous devons encourager ce changement. Nous attrapons souvent les gens après coup. Ce que nous souhaitons faire, et nos efforts portent là-dessus, c'est trouver des façons d'intervenir avant que les choses en arrivent là. De votre point de vue également, c'est là-dessus que doivent porter nos efforts.

**Le sénateur Bacon:** À la page 2 de votre mémoire, faites-vous allusion à l'importance relative des questions pour la sécurité routière?

**M. Hogg:** Non.

**Le sénateur Bacon:** La question des sacs gonflables est importante. On en a beaucoup parlé. Avez-vous des recommandations à formuler au comité à ce sujet?

**M. Mottram:** Vous me mettez dans une situation très délicate, sénateur. Notre comité des transports se réunit la semaine prochaine et cette question est à l'ordre du jour. En conséquence, ce que je pourrais vous dire maintenant ne reflète pas nécessairement la position du conseil.

**Le sénateur Bacon:** Pouvez-vous nous donner une idée?

**M. Mottram:** Eh bien, tout d'abord, il faut offrir des options. Il doit être possible de débrancher les sacs gonflables. Le gros problème, pour bon nombre de propriétaires d'automobiles à l'heure actuelle, c'est que leur garantie n'est plus valable s'ils font débrancher le sac gonflable. En conséquence, les propriétaires ou les vendeurs d'automobiles ne les débranchent pas. S'ils le font, cela annule la garantie. Que faut-il faire, dans ces conditions? Il n'y a pas moyen de s'en sortir. Il nous faut une loi qui leur permette de le faire.

There has to be a massive educational campaign. People do not understand that if you are under 12 years old you should not be sitting in the front seat of a car equipped with an air bag. They do not understand that when an air bag goes off, it happens in a fraction of a second. It is like an explosion. If you weigh 110 pounds and you are sitting in the front seat and you are only about 5 foot 3, then when it hits you it will cause more damage than would have been done if you had a head-on collision.

Air bags are not bad. It is just that under certain circumstances they can be more dangerous than a head-on collision. What is needed is some mechanism which tells the operator of the vehicle when he can switch it on and off. That is our thinking with regard to this issue.

**Mr. Hogg:** There was an article concerning air bags in the paper this morning. One of the concerns from the point of view of a civil action is that if I am riding in your car with the air bag off and we are in a collision and I am hurt, then are you liable because you turned it off. Conversely, if we are in a collision and the air bag hurts me, then can I start an action against you because you forgot to tell me that the air bag was there?

Sorting out these kinds of issues will take time. In the meantime, they have to come up with a better air bag which should be retrofitted to the cars that are equipped with the not-so-good air bags.

It should be made much more clear that an air bag alone is a useless piece of equipment. It is a supplementary restraint system which must be used with a shoulder belt.

Lastly, if you are a child or a small person and the distance from the centre of the steering wheel to the centre of your chest is less than six inches, then you should not be in the front seat of a car equipped with an air bag.

**Senator Bacon:** We understand that one of the bigger safety problems on our highways is large heavy trucks being driven by people who are being pushed beyond reasonable limits in order to deliver goods. Do you have any suggestions to give us to address this problem?

**Mr. Hogg:** The problem with trucks is that when they are involved in a collision it is usually spectacular, and often serious. People are injured or die. The other thing is that trucks have so many parts and equipment that many different things can go wrong. They have many more parts than automobiles, for instance, and the chance of something failing is greater. They have air braking systems which are adjustable.

Canada has a National Safety Code which governs the number of hours drivers can drive. I think it is more than generous. I am sure there are others who can speak to this better than I can. However, I think that a full and uniform implementation of the National Safety Code across Canada would enable truck drivers to know as they move from province to province what the rules are. Also, weights and dimensions should be balanced out so that truck

Il faut également mettre en oeuvre une énorme campagne de sensibilisation. Les gens ne comprennent pas qu'un enfant de moins de 12 ans ne doit pas s'asseoir sur le siège avant d'une voiture équipée d'un sac gonflable. Ils ne comprennent pas que lorsqu'un sac se gonfle sous l'effet d'un choc, cela se fait en une fraction de seconde. C'est comme une explosion. Si l'on pèse 110 livres, que l'on mesure environ 5 pieds 3 et que l'on est assis sur le siège avant, le sac fera plus de dégâts en se gonflant que n'en aurait fait une collision de plein fouet.

Le sac gonflable n'est pas mauvais en soi. Simplement, dans certaines circonstances, il peut être plus dangereux qu'une collision de plein fouet. Il faut trouver un mécanisme grâce auquel le conducteur du véhicule peut brancher et débrancher le dispositif. Voilà ce que nous pensons de la question.

**M. Hogg:** Il y avait un article sur les sacs gonflables dans le journal ce matin. Le problème est lié au risque de poursuites au civil. En effet, si je me trouve dans votre voiture dont le dispositif a été débranché, que nous avons un accident et que je suis blessé, c'est vous qui êtes responsable parce que vous l'avez débranché. En revanche, si nous entrons en collision et que le sac gonflable me blesse, puis-je tenter des poursuites contre vous parce que vous avez oublié de me prévenir que votre voiture était équipée de ce dispositif?

Il faudra du temps pour résoudre tous ces problèmes. Dans l'intervalle, il faut mettre au point un meilleur système et en équiper les véhicules actuellement dotés des sacs gonflables de piètre qualité.

Il faudrait insister davantage sur le fait qu'un sac gonflable à lui seul est un dispositif inutile. Il s'agit d'un mécanisme de protection supplémentaire qui doit être utilisé en même temps qu'une ceinture de sécurité diagonale.

Enfin, un enfant ou une personne de petite taille ne doit pas s'asseoir sur le siège avant d'une voiture équipée d'un sac gonflable si la distance entre le centre du volant et le milieu de sa poitrine est inférieure à six pouces.

**Le sénateur Bacon:** Nous savons que l'un des plus gros problèmes de sécurité, sur notre réseau routier, est dû aux énormes camions lourds dont les chauffeurs sont poussés jusqu'à des limites extrêmes pour livrer leurs marchandises. Avez-vous des suggestions à faire pour y remédier?

**M. Hogg:** Le problème des camions, c'est que dès qu'ils sont en cause dans un accident de la route, c'est généralement spectaculaire et souvent grave. Il y a des victimes ou des blessés. En outre, il y a tellement de pièces et d'équipement sur les camions que bien des choses peuvent mal fonctionner. Les camions ont beaucoup plus de pièces que les automobiles, par exemple, et le risque de panne est plus grand. Ils ont des systèmes de freins à air comprimé qui sont réglables.

Le Canada a adopté un Code national de sécurité qui régit le nombre d'heures que peuvent rouler les camionneurs. Je pense que cette règle est plus que généreuse. Je suis sûr que d'autres personnes seront mieux placées que moi pour vous en parler. Toutefois, à mon avis, la mise en oeuvre uniforme et totale du Code national de sécurité dans tout le pays permettrait aux chauffeurs de camion de connaître les règlements en vigueur



drivers know that what they are carrying at home is legal to be carried in another province.

The National Safety Code requires regular maintenance and inspection programs. It requires that random inspections be carried out by enforcement agencies through the Commercial Vehicle Safety Alliance.

If all these things were properly implemented they would go a long way to reducing collisions involving large trucks. However, I think because of the spectacular nature of truck accidents — and I do not mean to excuse the trucking industry — there is an undue emphasis placed on the trucking industry. I think this is the wrong area on which to place such an emphasis. First, there are not very many of them compared with those involving ordinary private vehicles. For example, in Alberta there are fewer than 70,000 large trucks on our highways. There are close to 2 million private automobiles in this province.

We test people who drive trucks rather carefully. We do not do so well testing people who drive private automobiles. In terms of numbers of collisions, injuries and deaths, the big problem is the private automobile.

**Senator Bacon:** Do you feel that the federal government should take the lead and impose a uniform National Safety Code in Canada?

**Mr. Hogg:** The way it is organized right now, the provinces have to do it. I think there can be pressure brought to bear by the federal government to get it done. For instance, when the National Safety Code was first brought in grants were given to each of the provinces to implement it. That money was taken and spent and it has not been implemented.

There was supposed to be an interprovincial record exchange, a computerized way of telling your neighbours what their drivers were doing when they were in your province. That has not been finished yet. It has been in the process for eight or nine years now. It works in some provinces, while it does not in others. Some provinces are still sending information by mail, while other provinces do not bother sending it at all.

Those are the kind of issues that would deal broadly with the commercial industry as well as the private problem.

**Senator Adams:** It is typical in the places where I live that hamlet by-law officers and the RCMP enforce the laws in the community. I did not know that there was a national code. I have never seen it. I have been in the Senate for 20 years and no one informed me how to use the national code. The only time I can see it is if I buy a boat and there is a transport tag in the boat. It tells you how many passengers and how many horsepower you can use in the boat. That is all I know about safety in that area. If they say it is only good for 15 horsepower, then I will not put on a 20-horsepower motor.

lorsqu'ils passent d'une province à l'autre. En outre, les poids et les dimensions devraient être équilibrés pour que les camionneurs sachent qu'il est légal de transporter dans une autre province ce qu'ils transportent dans la leur.

Le Code national de sécurité prévoit des programmes d'entretien et d'inspection à intervalles réguliers. Il exige que des inspections au hasard soient effectuées par les forces de l'ordre par l'entremise de la Commercial Vehicle Safety Alliance.

Si toutes ces mesures étaient mises en vigueur comme il se doit, cela contribuerait fortement à réduire le nombre de collisions mettant en cause de gros camions. Toutefois, étant donné que les accidents de camions sont généralement spectaculaires — et je ne cherche absolument pas à trouver une excuse à l'industrie du camionnage — on insiste de façon exagérée sur cette industrie. Ce n'est pas là qu'il faut concentrer nos efforts. Tout d'abord, il n'y a pas énormément d'accidents de camions par rapport aux accidents de voitures. Par exemple, en Alberta, moins de 70 000 gros camions circulent sur nos routes, contre près de 2 millions d'automobiles particulières.

Nous faisons passer des examens assez minutieux aux camionneurs. On ne peut pas en dire autant des conducteurs automobiles. Pour ce qui est du nombre de collisions, de blessures et de décès, la voiture particulière est le plus souvent en cause.

**Le sénateur Bacon:** À votre avis, le gouvernement fédéral devrait-il donner l'exemple et imposer un Code de sécurité national uniforme dans tout le Canada?

**M. Hogg:** Étant donné la façon dont les choses sont organisées à l'heure actuelle, c'est aux provinces de le faire. Le gouvernement fédéral pourrait exercer des pressions auprès de celles-ci pour qu'elles agissent. Par exemple, lorsque le Code national de sécurité a été adopté, le fédéral a accordé des subventions à toutes les provinces pour le mettre en vigueur. Celles-ci ont accepté les fonds et les ont dépensés à d'autres fins.

Il était censé y avoir un échange de dossiers interprovincial, un système informatisé visant à informer la province voisine sur le comportement de ses conducteurs à l'extérieur de chez eux. Ce projet n'est pas encore terminé. Cela fait huit ou neuf ans qu'il est en cours d'élaboration. Le système est en vigueur dans certaines provinces, mais pas dans d'autres. Certaines provinces continuent de transmettre de l'information par la poste, tandis que d'autres ne prennent même pas cette peine.

Voilà le genre de mesures qui permettraient de résoudre le problème lié au transport commercial aussi bien qu'au véhicule particulier.

**Le sénateur Adams:** En général, dans les localités de ma région, les agents de la police municipale et ceux de la GRC se chargent de faire respecter la loi. Je ne savais pas qu'il existait un code national. Je ne l'ai jamais vu. Il y a 20 ans que je suis sénateur et personne ne m'a jamais expliqué comment utiliser le code national. La seule fois où je pourrais le voir, c'est si j'achète un bateau et qu'il y a une étiquette sur les règles de transport attachée au bateau. Il y est indiqué le nombre de personnes que l'on peut transporter et la puissance maximum du moteur à utiliser dans ce bateau. C'est tout ce que je sais de la sécurité dans ce

Where I live in the territory, as long as you are a hunter, no one will force you how to survive on the land. The same thing applies on the water. Most of the time there is no one enforcing the use of life jackets. In the community a guy can have five or six guys in a boat without carrying life jackets.

These examples are similar to what you are talking about with regard to the highway, people smoking and things like that. For people working on big rigs there are regulations, yet the guy driving on the highway has no regulations and he has still broken the law.

I would like to see the situation more nationalized. Even though the government tells elected officials to make their own by-laws in their own towns and communities, it is not possible to find somebody to look after enforcing those laws. The same thing applies to recreation boats. Sometimes I go to someone's cottage where people are water skiing, swimming and fishing. The guy in the boat does 40 or 50 miles an hour while out water skiing. Some day someone will be hit. Perhaps the OPP should visit these places once a month to enforce the law with respect to people drinking in boats and the like. They do not do it every day.

My concern is how to teach safety to the public. Even if there is a national code, not every person is aware of it. Maybe only the enforcement officer or policeman is aware of it. I think there should be some way for the elected people in the community to have the ability for more enforcement.

**Mr. Hogg:** I tend to agree, senator. I have the bias that enforcement is a good idea. It used to work for me, but you cannot have a cop on every corner. Unfortunately, when it comes to hiring policemen, we are pricing ourselves out of the market pretty fast. A policeman is a pretty expensive piece of equipment to have around. It is a lot cheaper to use photo radar or intersection cameras or to install ignition interlocks on cars.

There are national standards for all aspects of driving. For instance, if you have a Class 5 licence to drive an ordinary automobile in Alberta, it is recognized in all other provinces. What you must do in order to acquire that licence is the same in all provinces. Basically, that system works for all classes of licences up to Class 1, which allows you to drive large trucks.

In order to obtain a Class 1 licence, you can be tested on a truck with three axles, that is, a front steering axle, a back drive axle and a pin and a trailer with another axle on it. In this province, once you have passed your test using that three-axle truck, you can then go out and drive a Super-B truck which has 11 or 12 axles and which bends in three places. It weighs an awful lot more than a three-axle truck. It can carry dangerous goods and

domaine. S'il est dit que le bateau ne peut être équipé que d'un 15 chevaux, je n'y mettrais pas un moteur de 20 chevaux.

Là où j'habite dans les territoires, si l'on est chasseur, personne ne peut vous apprendre de force à survivre sur la terre. Il en va de même pour l'eau. La plupart du temps, personne ne fait respecter l'exigence relative aux gilets de sauvetage. Dans le village, un gars peut emmener cinq ou six personnes en bateau sans transporter de gilets de sauvetage.

C'est un peu la même chose que les exemples dont vous parlez relativement au transport routier, aux gens qui fument, et cetera. Il existe des règlements qui s'appliquent aux chauffeurs de gros semi-remorques, mais aucun règlement ne vise le gars qui conduit sa voiture sur la route, même s'il a enfreint la loi.

J'aimerais que l'on adopte des mesures à l'échelle nationale. Même si le gouvernement dit aux représentants élus d'adopter leurs propres règlements dans leur ville et leur collectivité, il est impossible de trouver des gens pour faire respecter ces lois. Il en va de même pour les bateaux de plaisance. Parfois, je vais dans un chalet au bord d'un lac où les gens font du ski nautique, de la natation et de la pêche. Le pilote du bateau fait du 40 ou 50 milles à l'heure tout en tirant un skieur. Un de ces jours, quelqu'un va se faire frapper. Les agents de la Police provinciale de l'Ontario devraient peut-être se rendre dans ces endroits une fois par mois pour faire appliquer la loi à l'égard des personnes qui conduisent leur bateau en état d'ébriété, et autres. Cela ne se fait pas tous les jours.

Je me demande comment on peut apprendre la sécurité aux gens. Même s'il existe un code national, tout le monde n'en connaît pas le contenu. Peut-être que seuls les agents de police le connaissent. Il faudrait donner aux représentants élus dans la collectivité les moyens de faire respecter la loi.

**M. Hogg:** Je suis d'accord avec vous, sénateur. Moi aussi, je pense que l'application de la loi est une bonne idée. Cela marchait à mon époque, mais il ne peut pas y avoir un policier à chaque coin de rue. Malheureusement, s'il nous faut engager des policiers, cela fait augmenter nos dépenses à tel point que nous ne sommes plus concurrentiels. Cela coûte cher, un policier à plein temps. Cela coûte beaucoup moins cher d'avoir recours aux radars photographiques ou aux caméras aux carrefours, ou encore d'installer des systèmes de ceinture-contact dans les voitures.

Il existe des normes nationales visant tous les aspects de la conduite. Par exemple, si l'on détient un permis de catégorie 5 pour conduire une simple voiture en Alberta, ce permis est valable dans toutes les autres provinces. Pour l'obtenir, il faut faire la même chose dans toutes les provinces. En fait, ce système est valable pour tous les permis jusqu'à ceux de la catégorie 1, qui permettent de conduire de gros camions.

Pour obtenir un permis de la catégorie 1, il faut passer une épreuve sur un camion à trois essieux, c'est-à-dire un essieu avant directeur, un essieu arrière motodirecteur, un pivot d'attelage et une remorque avec un autre essieu. Dans notre province, une fois que l'on a passé son examen de conduite sur un camion à trois essieux, on peut prendre la route et conduire un camion Super-B à 11 ou 12 essieux et à trois points d'attelage. Cela pèse beaucoup



liquids while the three-axle truck might have been used to drive boxes around. We have to do a little more work on that area.

The inspection standards across the provinces are the same, but the way they are carried out are not. What is considered serious in one province is not considered serious in another. An officer in this province might say to one operator, "Get it fixed, go forth and sin no more." However, when he goes into Saskatchewan he may wind up with a \$100 fine because his rig does not meet the requirements there.

We have national standards. They are not being enforced the same across the country, something which is unfair to the drivers. In addition, it tends to confuse people.

Another problem we have is that we build inspection stations on our highways in this province and then build highways around them so people do not have to stop.

**Senator Adams:** We heard some information about semi-trailers before we left Ottawa. It seems that the Americans and the Canadians have different regulations. You have been enforcing these regulations for over 25 years on the highways. You must be familiar with some truck drivers. Drivers can drive up to 13 hours without stopping. In the States, they can drive up to 10 hours.

In Canada, the weight of a semi-trailer can get up to 130,000 pounds. In the United States, they are only allowed to be up to 80,000 pounds. Perhaps the difference in regulations is because of our smaller population or because of the fact that we have a longer way to go to get to the destinations.

**Mr. Hogg:** That was part of the problem when those regulations were developed. To give you a simple example, it takes 13 hours to drive from Calgary to Vancouver in a safe and prudent manner. Would you ask that driver to stop somewhere near the head of the Fraser Canyon and sleep for eight hours before he goes on to Vancouver? You could ask him to do that. However, it is not likely that he would do it.

The American standard was developed in the 1930s. They are now doing tests in conjunction with the Canadian government to determine what is a safe span of time for a driver to work. Those tests are still under way. The 10 hours which applies in the United States was plucked out of the air because it seemed like a good number in the 1930s. It has never been changed.

Our experience in Canada with heavy loads is not the same as that in the States. A benefit we have in Canada that the Americans do not have is that our roads are frozen for about five months of the year. Consequently, it does not matter how much of a load you put on those roads. When they are frozen solid, they can carry any imaginable weight. We think, of course, that we build better highways to start with.

plus qu'un camion à trois essieux. Ce genre de camion peut transporter des marchandises et des liquides dangereux tandis que le camion à trois essieux aurait pu servir au transport de boîtes. Il faut adopter des règles un peu plus strictes dans ce domaine.

Les normes d'inspection sont les mêmes dans toutes les provinces, mais elles sont appliquées de façon différente. Une infraction jugée grave dans une province ne l'est pas dans une autre. Un policier de notre province pourrait dire à un camionneur: «Faites réparer la pièce, allez et ne péchez plus». Toutefois, lorsque ce chauffeur se rend en Saskatchewan, il risque d'écoper d'une amende de 100 \$ parce que son semi-remorque n'est plus conforme aux normes en vigueur dans cette province.

Il existe des normes nationales. Elles ne sont pas mises en vigueur de la même façon dans tout le pays, ce qui est injuste pour les camionneurs. En outre, cela sème la confusion dans l'esprit des gens.

Nous nous heurtons à un autre problème dans notre province: nous construisons des postes d'inspection le long de nos grand-routes et nous construisons ensuite des routes qui les contournent de sorte que les gens ne sont pas obligés de s'arrêter.

**Le sénateur Adams:** Avant notre départ d'Ottawa, nous avons appris certaines choses au sujet des semi-remorques. Les États-Unis et le Canada appliquent apparemment des règlements différents. Vous faites respecter ces règlements depuis plus de 25 ans sur les routes. Vous devez bien connaître certains camionneurs. Ces derniers peuvent conduire jusqu'à 13 heures sans interruption. Aux États-Unis, la limite est de 10 heures.

Au Canada, le poids d'un semi-remorque peut aller jusqu'à 130 000 livres, contre seulement 80 000 livres aux États-Unis. Cette différence de réglementation est peut-être due au fait que notre population est plus faible ou que chez nous la distance à parcourir pour arriver à destination est plus longue.

**M. Hogg:** C'est un des problèmes qui se posaient lorsqu'on a élaboré ces règlements. Pour vous citer un exemple simple, il faut 13 heures pour se rendre de Calgary à Vancouver par la route en conduisant prudemment. Allez-vous demander à ce camionneur de s'arrêter à l'entrée du canyon Fraser et de dormir pendant huit heures avant de se rendre à Vancouver? Vous pourriez lui demander de le faire. Toutefois, il est peu probable qu'il le fasse.

Les normes américaines ont été élaborées dans les années trente. Les responsables américains, de concert avec leurs homologues canadiens, effectuent actuellement des essais pour déterminer pendant combien de temps d'affilée un chauffeur peut conduire sans danger. Ces essais sont actuellement en cours. Aux États-Unis, on avait choisi une durée de 10 heures car cela semblait adéquat dans les années trente. Cette norme n'a jamais changé.

La situation pour les poids lourds au Canada n'est pas la même qu'aux États-Unis. Nous avons un avantage par rapport aux Américains dans la mesure où nos routes sont gelées pendant environ cinq mois par an. En conséquence, peu importe les charges transportées sur ces routes: lorsqu'elles sont complètement gelées, elles peuvent supporter un poids inimaginable. De toute façon, au départ, nous pensons que nos routes sont mieux construites que les leurs.

**Senator Adams:** I think most trucking companies have their own regulations. If I own a small motel and order everything I need from Winnipeg, of course it has to be there at a specific time. If the weather is bad and the plane cannot land, then my food might not arrive. A truck driver might be delayed for half an hour or one hour and the company has to pay a penalty because of it. The penalties they are being charged because of the delay costs more than an accident on the highway. The guy is so tired, yet he says, "I have got to be there." We heard from some witnesses in Ottawa who said, "I don't care if the police stop me. If I don't make it there on time, the company will pay the fine because I am late." What do you think of that? Can the company have their own regulations?

**Mr. Hogg:** They can and, unfortunately, some of them do. They say to their drivers, "You get that load there and, if you don't want to take it, I will get somebody else who can." We must educate the trucking industry and the shippers to the fact that there are regulations out there which are for the protection of the public in general. They must be made to realize that they cannot supersede them just because they need to have their box of corn flakes at the destination five minutes earlier than the competition. When you are bringing fresh fruit up from California or Texas, it is a different matter. That is something which is time sensitive. The shipment has to move.

We must find ways to educate the industry as to why we are doing this. We are not doing it simply to confound commerce. The purpose of what we do in regulating trucks is to move the freight and to get the business done, to get people the products they need. The American Trucking Association says that without trucks America would stop. That is true in this country as well. "If something is delivered on time, it was delivered by truck." Those are the kinds of slogans you hear, and they are true. We have to keep them true, but we have to do it safely. We are not there yet.

**The Chairman:** How are you funded?

**Mr. Mottram:** Our funding comes primarily from the educational courses we deliver. In addition to the courses, we also train trainers. We also sell the material that supports those courses. Those are our primary sources of funding. The courses, as was mentioned earlier, cover a wide gambit of areas, including traffic safety.

**The Chairman:** You suggested that motor vehicle accidents in one form or another cost Albertans about \$10 million per day.

**Mr. Hogg:** Yes.

**The Chairman:** Could you give us a bit of a breakdown with respect to that number? For example, how much of that might cover insurance, et cetera?

**Le sénateur Adams:** La plupart des sociétés de camionnage appliquent leurs propres règlements. Si je suis propriétaire d'un petit motel et que je commande toutes mes fournitures de Winnipeg, il faut évidemment qu'elles me parviennent à une heure précise. S'il fait mauvais temps et que l'avion ne peut pas se poser, mes denrées alimentaires n'arriveront pas à temps. Un camionneur pourrait être retardé pendant une demi-heure ou une heure et la société devra alors payer une pénalité. Les pénalités à payer en cas de retard coûtent plus cher à la société de camionnage qu'un accident de la route. Le chauffeur est très fatigué, et pourtant il se dit qu'il doit absolument parvenir à destination. Nous avons entendu certains témoins à Ottawa nous dire: «Peu m'importe si la police m'arrête. Si je n'arrive pas à l'heure, la société devra payer une amende à cause de mon retard.» Qu'en pensez-vous? Les sociétés de camionnage peuvent-elles appliquer leurs propres règlements?

**M. Hogg:** Oui, et certaines d'entre elles le font malheureusement. Elles disent à leurs chauffeurs qu'ils doivent absolument livrer leur cargaison et que s'ils refusent de le faire, quelqu'un d'autre le fera à leur place. Il faut éduquer l'industrie du camionnage et les expéditeurs et leur faire comprendre qu'il existe des règlements qui visent à protéger le grand public. Il faut leur faire comprendre qu'ils ne peuvent pas passer outre à ces règlements tout simplement parce qu'ils doivent livrer leurs boîtes de céréales à destination cinq minutes avant leurs concurrents. Lorsqu'on transporte des fruits frais en provenance de la Californie ou du Texas, c'est une autre affaire. Ce sont des denrées périssables. Il faut que la cargaison soit acheminée.

Il faut trouver des façons d'expliquer aux camionneurs pourquoi nous agissons ainsi. Ce n'est pas dans le simple but d'entraver le commerce. Si nous réglementons le camionnage, c'est bien dans le but d'acheminer les marchandises et de faciliter le transport, pour livrer aux gens les produits dont ils ont besoin. La American Trucking Association affirme que sans camions, l'Amérique cesserait de respirer. Il en va de même dans notre pays. «Si une chose est livrée à temps, c'est qu'elle a été transportée par camion.» Voilà le genre de slogans que l'on entend, et ils sont vrais. Il faut faire en sorte qu'ils continuent de l'être, mais sans toutefois prendre de risques. Nous n'en sommes pas encore là.

**Le président:** Comment votre organisme est-il financé?

**M. Mottram:** Notre financement vient essentiellement des cours que nous offrons. En outre, nous assurons également la formation des instructeurs. Nous vendons aussi le matériel pédagogique utilisé pour ces cours. Voilà nos principales sources de financement. Comme nous l'avons dit plus tôt, ces cours portent sur un grand nombre de secteurs, y compris la sécurité routière.

**Le président:** Vous avez dit que les accidents de la route coûtent aux Albertains près de 10 millions de dollars par jour.

**M. Hogg:** C'est exact.

**Le président:** Pourriez-vous nous donner une ventilation de ce montant? Par exemple, combien correspond aux assurances, et cetera?



**Mr. Hogg:** The figure of \$10 million per day is an estimate done by the Alberta Motor Association. That is the cost to the economy. It includes job retraining, loss of productivity and those sorts of things. However, in terms of hard costs, that is, the cost of damage to vehicles, treating people who are injured, dealing with those who are dead, having the police out on the road, the ambulance, fire and tow truck services amount to about one-third of that figure or about \$3.5 million per day.

**The Chairman:** That is a great deal of money.

**Mr. Hogg:** Yes, it is. Every year a number of people are rendered paraplegic as a result of automobile collisions. That is a lifetime thing. The first year of paraplegia costs this province \$1 million to handle that person.

**Mr. Mottram:** The Calgary police did a thorough study last year in which they found that the average cost of a single fender-bender is \$6,000. You do not have to be a rocket scientist to know that there are a lot of collisions which take place every day. If we multiply the number of collisions by \$6,000, we come up with a pretty heavy cost. This is not a figure which concerns fatalities; we are just talking about collisions.

**Mr. Hogg:** In Alberta, there are about 75,000 property-damage-only collisions annually.

**Senator St. Germain:** Is zero tolerance a possibility?

**Mr. Hogg:** No, not with the current technology. There is a margin of error in the measuring equipment. For instance, you can blow into a breathalyzer and it will register zero, meaning that you are okay, that you are clear. However, you may have as much as 10 milligrams or 12 milligrams of alcohol in your blood.

**The Chairman:** It probably varies depending upon when you consumed the alcohol. Immediately after having a drink, if you got in your car, went around the block and were stopped, you would probably have zero.

**Mr. Hogg:** Yes.

**The Chairman:** It takes some time to get into your blood.

Has your organization given any active consideration to the fact that, from time to time, the road bed itself is a cause of accidents, particularly in the spring of a year when there is a break-up of the highways because of frost heaves and there are soft shoulders? Sometimes, two additional feet on the width of the highway might be enough for someone to avoid an accident.

**Mr. Hogg:** No, we have not.

**The Chairman:** You spoke about some of the horrendous car ads which we all see in which great speeds are depicted. They also depict what I consider to be dangerous driving. Do you have an active program with respect to combating that? I believe it is wrongly suggestive to young people.

**M. Hogg:** Le montant de 10 millions de dollars par jour est une estimation faite par la Alberta Motor Association. C'est ce que cela coûte à l'ensemble de l'économie, compte tenu du coût du recyclage, de la perte de productivité et d'autres choses du même genre. Toutefois, pour ce qui est des coûts réels, c'est-à-dire les dégâts subis par les véhicules, les soins accordés aux blessés, les mesures prises à l'égard des victimes de la route, le recours aux forces policières, les services d'ambulance, d'incendie et de dépannage, ils représentent près d'un tiers de ce montant, soit 3,5 millions de dollars par jour.

**Le président:** C'est énorme.

**M. Hogg:** Oui, en effet. Chaque année, certaines personnes deviennent paraplégiques à la suite d'un accident de voiture. C'est un handicap irréversible. La première année de traitement d'un paraplégique coûte à la province 1 million de dollars.

**M. Mottram:** La police de Calgary a fait l'an dernier une étude approfondie qui a révélé qu'un simple accrochage coûte en moyenne 6 000 \$. Inutile d'être un génie pour savoir que chaque jour, un grand nombre de collisions ont lieu. Si nous multiplions le nombre d'accrochages par 6 000 \$, cela représente une dépense assez considérable. Ce montant n'inclut pas les pertes humaines, mais il s'agit simplement des collisions.

**M. Hogg:** En Alberta, il y a chaque année environ 75 000 collisions avec dégâts matériels uniquement.

**Le sénateur St. Germain:** La tolérance zéro est-elle possible?

**M. Hogg:** Non, pas grâce à la technologie actuelle. Il existe une marge d'erreur dans le matériel d'analyse. Par exemple, vous pouvez souffler dans un alcootest et ce dernier peut indiquer zéro, ce qui signifie que vous êtes parfaitement lucide. Toutefois, vous pourriez très bien avoir jusqu'à 10 ou 12 milligrammes d'alcool dans le sang.

**Le président:** Cela varie sans doute en fonction du moment où l'on a consommé de l'alcool. Si l'on prend le volant tout de suite après avoir bu un verre, et que l'on de fait arrêter au coin de la route, l'alcoolémie serait sans doute de zéro.

**M. Hogg:** C'est exact.

**Le président:** Cela prend un certain temps pour passer dans le sang.

**Le président:** Votre organisme s'est-il sérieusement penché sur le fait que, à l'occasion, l'état de la route est la cause des accidents, surtout au printemps, lorsque les routes sont défoncées à cause des soulèvements dus au gel et des accotements non stabilisés? Parfois, il suffirait de deux pieds de plus dans la largeur de la route pour éviter un accident.

**M. Hogg:** Non, nous n'avons pas examiné la question.

**Le président:** Vous avez parlé de certaines publicités horribles pour les automobiles qui mettent l'accent sur la grande vitesse que celles-ci peuvent atteindre. Ces annonces font également état de ce que je considère comme une conduite dangereuse. Appliquez-vous un programme actif pour lutter contre ce genre de choses? Je pense que cela a un effet de suggestion néfaste sur les jeunes.

**Mr. Hogg:** Yes, there is a federal ad council which is run by the advertising agencies themselves which has rules and regulations which they attempt to enforce. The CCMTA has taken a position and has spoken to the big three automobile manufacturers as well as to the foreign manufacturers association in Canada. Obviously, it has not been to much avail. I think they are better than they used to be, but they still have to put on warnings stating words to the effect, "Don't try this at home."

**The Chairman:** The final area dealt with the whole question of the press. Is the press generally sympathetic in Canada today? Are they sympathetic as to the hazards of safety in transportation? Are they helping us? You have said several things today that would warrant their attention. There is a social responsibility on the part of the newspapers to play their role, and it is a very significant role because it is educational.

**Mr. Mottram:** I would like to answer that, Mr. Chairman, because I am the one who ends up fielding most of these questions from the press. They have been very receptive and very helpful. If you tell them that there is a problem going on, then they will come to you or do stories on you. Some of the local TV stations have done the same types of thing.

In this province it is legal to ride in the back of a pickup truck. Recently, a teenager was thrown over the back and ended up being killed. The press came to us, as well as to others, and we talked about it. They did a session on the local TV station which was very well covered.

I have had no problems at all with the members of the press with whom I have dealt over the course of the last two years.

**Senator St. Germain:** In the air industry, with which I am quite familiar, the tolerance is zero. It is a privilege to fly. I think it is also a privilege to drive on our roads. If I violate anything in terms of MOT regulations, I have to report it. There is the possibility that I will not get insurance. If I do not have insurance, I cannot fly. The moment someone cannot get insurance, the whole world is after the insurance companies.

Have you ever thought of pursuing a program which would support the insurance companies instead of doing what is being done in my province, which wants to go to no fault, something which I think is crazy?

The fact remains that you cannot stop these things unless you put in jeopardy the privilege to drive. If you put in jeopardy the privilege of driving as a result of accidents and violations, then people smarten up in an awful hurry.

I know a young guy who is worth hundreds of millions of dollars. He has a big company. His driver's licence was suspended. By the time his licence was suspended, I do not know how many speeding tickets he had. Organizations like yours all say, "We have to give Charlie his driver's licence back because he has got to get to work." Perhaps if Charlie had to walk to work, bum a ride or hitch-hike he might realize that it is a privilege to drive. If you are not prepared to support something like this, then I

**M. Hogg:** Oui, il existe un conseil fédéral de la publicité dirigé par les agences publicitaires elles-mêmes, et qui s'efforce de faire respecter les règlements qu'il adopte. Le CCATM a pris position à ce sujet et a communiqué avec les trois principaux fabricants d'automobiles ainsi qu'avec l'association des fabricants étrangers au Canada. De toute évidence, ses efforts ont été vains. Il y a eu quelque progrès, mais ils refusent encore d'afficher des avertissements indiquant: «À ne pas essayer chez soi.»

**Le président:** Enfin, je voulais parler de la question de la presse. Est-elle généralement sensible à toute cette question dans notre pays à l'heure actuelle? Les journalistes sont-ils sensibles aux risques liés à la sécurité des transports? Nous viennent-ils en aide? Vous avez fait plusieurs remarques aujourd'hui susceptibles d'attirer leur attention. Les journaux ont une responsabilité sociale à assumer, et c'est un rôle très important étant donné son côté éducatif.

**M. Mottram:** J'aimerais répondre à cette question, monsieur le président, car c'est moi qui finis par répondre au pied levé aux questions des journalistes. Ces derniers sont très réceptifs et efficaces. Si vous leur dites qu'il existe un problème, ils viennent vous voir ou écrivent un article à votre sujet. Certaines stations locales de télévision ont fait la même chose.

Dans notre province, il est légal de monter à l'arrière d'une camionnette. Dernièrement, un adolescent s'est fait tuer après avoir éjecté. Les journalistes sont venus nous voir, ainsi que d'autres personnes, pour en discuter. Ils ont fait un reportage très complet qui a été diffusé par la chaîne de télévision locale.

Je n'ai jamais eu le moindre problème avec les journalistes auxquels j'ai eu affaire ces deux dernières années.

**Le sénateur St. Germain:** Dans l'industrie aérienne, que je connais bien, la tolérance est de zéro. Piloter un avion ou conduire une voiture, c'est un privilège qui nous est accordé. Si j'enfreins l'un des règlements du ministère des Transports, je dois le signaler. Il est possible que je n'obtienne pas d'assurance. Sans assurance, je ne peux pas piloter. Dès qu'une personne ne peut plus être assurée, le monde entier s'attaque aux compagnies d'assurance.

Avez-vous jamais envisagé d'adopter un programme visant à soutenir les compagnies d'assurances, au lieu d'en arriver aux mesures envisagées dans ma province, à savoir adopter le principe de l'assurance sans égard à la faute, ce qui est tout à fait insensé à mon avis?

Il n'en demeure pas moins que l'on ne peut pas empêcher ce genre de choses sans remettre en cause le privilège du conducteur. Si l'on remet en cause le droit de conduire en raison des accidents et des infractions aux règlements, les gens vont rentrer très vite dans le droit chemin.

Je connais un jeune homme qui vaut des centaines de millions de dollars. Il possède une grosse entreprise. Son permis de conduire a été suspendu. Avant d'en arriver là, il avait eu je ne sais combien de contraventions pour excès de vitesse. Des organismes comme le vôtre disent tous qu'il faut rendre son permis de conduire à Charlie parce qu'il doit aller travailler. Si Charlie devait marcher pour se rendre au travail, se faire emmener par quelqu'un ou faire de l'auto-stop, il comprendrait peut-être



do not really think you are prepared to move in the right direction to solve the problems.

**Mr. Mottram:** We have the privilege, and I use that term advisedly, of dealing with chronic repeat offenders. They are the very people about whom you are speaking.

I wholeheartedly agree with you, senator, as does the council. As we speak, there are some 75,000 licences that have been lost in Alberta. That is on a rotating basis. Some people get them back and then someone else loses theirs. That figure equates to 8 per cent of the driving population in Alberta. There is another 15 per cent who have points ranging from 2 to 14. The other 77 per cent have clean licences.

Of the 8 per cent who lose their licence, the average number of suspensions is around six. In a 13-year period, I have seen some people with up to as many as 28 suspensions through the traffic clinic that we run. The most common offence of those 28 is driving without a licence. Unless the legislation is changed such that you can hit them harder if they drive without insurance, then that will be a problem. If someone drives while under suspension, then technically they are still insured.

**Senator St. Germain:** If you are caught doing something illegal while hunting, your car can be seized. Your airplane or helicopter can also be seized. Why do you not seize cars, then?

**Mr. Mottram:** We do. Over 300 a month are seized throughout Alberta.

**Senator St. Germain:** Then sell them, like they do with the hunting violations.

**Mr. Mottram:** The Traffic Safety Board met over the summer. It has a number of subcommittees which are looking at enforcement and standardization. They are looking at some of the things that we are talking about. Those were the exact recommendations that came out of that committee. What actually happens, I do not know. It is not in my domain.

**Mr. Hogg:** The problem, sir, is the volumes. There are 14 police departments in Alberta with about 300 full-time traffic officers. We have 75,000 suspended drivers. I would be naive if I were to tell you that none of those 75,000 drive. Many of them drive. The difficulty is that we are reaching them after the fact. They have committed the offence. They have done the impaired driving. They have 15 demerit points, or whatever, which has caused them to be suspended.

Somehow we have to reach them before that and show them that they cannot drive that way any more. It is not socially acceptable. We have a lot of other people who used to be residents

que conduire est un privilège. Si vous n'êtes pas disposé à appuyer ce genre d'initiative, alors je ne pense pas que vous soyez prêts à prendre les mesures qui s'imposent pour résoudre les problèmes.

**M. Mottram:** Nous jouissons du privilège, et j'utilise ce terme en toute connaissance de cause, de prendre des mesures à l'égard des récidivistes. C'est précisément ce dont vous parlez.

Je suis parfaitement d'accord avec vous, sénateur, tout comme le Conseil. En ce moment même, près de 75 000 conducteurs ont perdu leur permis en Alberta. Il y a un roulement. Certaines personnes le récupèrent et d'autres le perdent. Cela représente 8 p. 100 de l'ensemble des conducteurs de l'Alberta. Il y en a aussi 15 p. 100 qui ont perdu de 12 à 14 points sur leur permis. Quant aux 77 p. 100 restants, ils n'ont commis aucune infraction.

Pour les 8 p. 100 de conducteurs qui perdent leur permis, le nombre moyen de suspensions est de six environ. Au cours d'une période de 13 ans, dans la clinique de la circulation routière que nous dirigeons, j'ai vu des gens qui avaient eu jusqu'à 28 suspensions de permis. L'infraction la plus courante, dans ces 28 cas, était d'avoir conduit sans permis. Tant qu'on ne modifiera pas la loi en vue de punir beaucoup plus sévèrement ceux qui conduisent sans assurance, le problème subsistera. Si une personne conduit pendant qu'elle est sous le coup d'une suspension de permis, du point de vue technique, cette personne est encore assurée.

**Le sénateur St. Germain:** Si vous vous faites prendre en train de commettre un acte illégal pendant une partie de chasse, on peut saisir votre voiture. On peut également saisir votre avion ou votre hélicoptère. Pourquoi ne saisissez-vous pas les véhicules dans ces cas-là?

**M. Mottram:** Nous le faisons. Plus de 300 véhicules sont saisis chaque mois dans toute l'Alberta.

**Le sénateur St. Germain:** Eh bien, vendez-les, comme cela se fait en cas de violations des règlements de chasse.

**M. Mottram:** Le Traffic Safety Board, soit le comité de la sécurité routière de la province, s'est réuni pendant l'été. Il y a un certain nombre de sous-comités qui se penchent sur l'application des règlements et la normalisation et qui examinent précisément les questions dont nous parlons. Ce sont les recommandations exactes qui ont été formulées par ce comité. Quant à savoir où en sont les choses, je n'en sais rien, car cela n'est pas de mon ressort.

**M. Hogg:** Le problème est dû aux nombres en cause, monsieur. Il y a en Alberta 14 services de police qui comptent près de 300 agents à plein temps. Il y a 75 000 conducteurs dont le permis a été suspendu. Il serait naïf de ma part de vous dire qu'aucun d'entre eux ne conduit malgré la suspension. Bon nombre d'entre eux conduisent quand même. Le problème, c'est que nous les prenons après coup. Ils ont déjà commis l'infraction. Ils ont déjà conduit avec des facultés affaiblies. Ils ont perdu 15 points sur leur permis, ou autre, ce qui a entraîné une suspension de permis.

Il faut prendre ces personnes avant qu'elles n'en arrivent là et leur faire comprendre qu'elles ne peuvent pas continuer de conduire de cette façon. C'est inadmissible du point de vue social.

of this province who were never suspended because who drove badly and who are now dead.

**The Chairman:** That is a good point on which to end. I wish thank you for coming. You have given us a lot to think about. I am sure we will want to ponder your presentation. You are obviously doing a very good job. Please keep it up.

Our next witness is Bob Lamoureux of the Alberta Aviation Council.

**Mr. Bob Lamoureux, President, Alberta Aviation Council:** Mr. Chairman, I am the volunteer president of the council. I am not paid for this position. I am elected for a one-year term.

The Alberta Aviation Council is self-funded.

**The Chairman:** Are you a professional flyer?

**Mr. Lamoureux:** I am. I operate a charter operation at the Edmonton Municipal Airport. Most of our membership is made up of industry people from both the maintenance and operational end, that is, people from Transport Canada for whom we have honorary positions. We also have representation from both the Northern Alberta Institute of Technology and the Southern Alberta Institute of Technology where aeronautical mechanical engineers are trained.

As I said, we are self-funded at this time. We used to be funded or assisted by the provincial government. However, as a result of the cutbacks, we have become a self-funded organization. In some respects that is kind of nice. It allows us to speak up on some issues that we felt some conflict of interest speaking on in the past when, of course, we had to say something bad about the government that was giving us the money.

We are now a little more autonomous. If we see a problem, we speak up against it.

I have been in the aviation industry for 18 years. The first topic I would like to address is the effect of deregulation on safety in the aviation industry. Generally speaking, I have not seen any large gaps in safety in the aviation industry. Aviation is a slightly different animal from trucking in that only a very few select people are operating. We tend to know everybody in the business. I think you will find that pilots are responsible.

The new carriers that have come into the market to date are operating very well. I refer to Westjet and Greyhound. They have some experienced staff who came from other airlines. It is not as if they are reinventing the wheel. They have a lot of new staff, of course, and some new ideas. Of course, they have some very new operating techniques.

**The Chairman:** However, they are new entrants into the industry.

**Mr. Lamoureux:** Yes, they are. I think they will have a learning curve to go through, just like anything else. No matter how well you plan something, problems will come up. I do not know if there will be any serious problems. I think Transport

Il y a bien d'autres personnes qui habitaient auparavant dans notre province, qui n'ont jamais eu de suspension de permis parce qu'elles conduisaient mal et qui y ont laissé la vie.

**Le président:** C'est une excellente remarque sur laquelle conclure. Je tiens à vous remercier de votre témoignage. Vous nous avez donné matière à réflexion. Je suis sûr que nous réfléchirons à vos observations. Vous faites de toute évidence un excellent travail. J'espère que vous continuerez dans cette voie.

**Le président:** Notre témoin suivant est Bob Lamoureux, de l'Alberta Aviation Council.

**M. Bob Lamoureux, président, Alberta Aviation Council:** Monsieur le président, j'occupe à titre bénévole le poste non rémunéré de président du Conseil. Je suis élu pour un mandat d'un an.

Le Alberta Aviation Council est un organisme autonome.

**Le président:** Êtes-vous un professionnel de l'aviation?

**M. Lamoureux:** Oui. J'exploite une société de vols nolisés à l'aéroport municipal d'Edmonton. La plupart de nos membres sont des représentants des services d'entretien et des opérations, c'est-à-dire des employés de Transports Canada auxquels nous offrons des postes honoraires. Nous comptons également parmi nos membres des représentants du Northern Alberta Institute of Technology et du Southern Alberta Institute of Technology où les ingénieurs-mécaniciens avion reçoivent leur formation.

Comme je l'ai dit, à l'heure actuelle, nous nous autofinçons. Avant, nous obtenions du financement ou de l'aide du gouvernement provincial. Néanmoins, à cause des coupures, nous avons dû nous financer nous-mêmes. À certains égards, c'est une bonne chose. Cela nous permet de parler de certaines questions dont nous hésitions à parler avant, car il était difficile de dire du mal du gouvernement qui nous donnait notre argent.

Nous sommes maintenant un peu plus autonomes. Si nous constatons un problème, nous le dénonçons.

Je suis dans le secteur de l'aviation depuis 18 ans. Le premier sujet que je voudrais aborder est l'effet de la déréglementation sur la sécurité dans l'aviation. En général, je n'ai pas constaté de grosses lacunes sur ce plan. L'aviation est assez différente du camionnage, en ce sens que l'accès à la profession est très limité. Nous connaissons pratiquement tous ceux qui y travaillent. Vous constaterez sans doute que les pilotes sont des gens très raisonnables.

Les nouveaux transporteurs qui se sont établis sur le marché font un excellent travail. Je veux parler de Westjet et Greyhound. Ils ont du personnel expérimenté qui est venu d'autres compagnies. Ce n'est pas comme s'ils réinventaient la roue. Bien entendu, ils ont beaucoup de nouveaux employés et quelques idées nouvelles. Ils ont aussi certaines techniques d'exploitation très nouvelles.

**Le président:** Mais ils sont nouveaux dans ce secteur.

**M. Lamoureux:** Oui. Ils ont un certain apprentissage à faire, comme tout le monde. Vous avez beau faire une bonne planification, il y a toujours des problèmes. Je ne sais pas s'il y aura de graves problèmes dans leur cas. Transports Canada a



Canada has been diligent in monitoring these companies. They have also given them a lot of assistance in getting their systems and operations up and running safely.

They are using older aircraft, which is the cause of some concern for some people. Personally, that does not bother me. If it is properly maintained, an older airplane can operate just as safely as a newer one, although perhaps not as efficiently in terms of fuel consumption, et cetera, and perhaps the speeds are not as good. Thus far, we have not seen any serious safety concerns.

I know Westjet had a bit of a hiccup. I am not sure they needed to be shut down because of it. However, I know that is an argument that is still up in the air. The problem they discovered had to do with the tracking of historical parts. There was no real safety concern as far as a failed part was concerned. However, they were having problems tracking time-life parts on the air frames. I think that problem came from the people from whom they purchased the air frames, which was another major carrier in this country. Therefore, it is not an isolated problem.

Another concern is the fact that there is a bit of a lag in the pilot pool in this country. For the last few years there has been very little hiring done by major airlines. Therefore, as deregulation hits and we start to hire a lot of new pilots to fly large airplanes, there is a smaller and smaller pool of pilots from which to pick. That is not necessarily a bad thing with the modern training techniques that we have. I think that people can be trained now with the simulators a lot more safely and a lot more efficiently than they could in the past. Therefore, you do not rely as much on the experience of having lived through some of these emergencies. Just about any emergency can be simulated in electronic trainers. In fact, on some of the more modern simulators you can be type-checked without actually getting into an aircraft.

The only aspect about which you might be concerned is that they are stretching the human resources element. They are pushing their people and getting as much out of them as they can. On the other hand, the older established companies tended to be top heavy, which is probably why these newer companies could get into the marketplace in the first place. Over time, the newer airlines will probably pick up more staff, while the older airlines thin theirs down. In 10 years, we will probably find everyone operating at around the same level.

Canadian airlines have one of the best safety records in the world, especially in the Class 1 category. I do not think there is another country that can hold up the same safety record. I think everyone is proud of that fact. Even the newer airlines are struggling and working hard to live up to that standard. That is why I do not think there will be a serious problem in the large air carrier realm as we have seen in the United States.

Government cutbacks have an effect on safety. I would suggest there has been little effect to date. However, one of the concerns that many of us in aviation have is the talk of cutting the number of people in Transport by about 75 per cent. The talk has been that they will be more of an enforcement agency and policing agency as opposed to a resource centre as we have come to know them.

surveillé ces compagnies de près. Le ministère leur a également donné beaucoup d'aide pour mettre leurs systèmes en place et les exploiter en toute sécurité.

Ils se servent de vieux appareils, ce qui inquiète certaines personnes. En ce qui me concerne, cela ne m'inquiète pas. S'il est bien entretenu, un vieil avion peut voler tout aussi bien qu'un neuf, même s'il n'est peut-être pas aussi économique sur le plan de la consommation de carburant, et cetera, et s'il n'est peut-être pas aussi rapide. Jusqu'ici, nous n'avons pas constaté de sérieux problèmes sur le plan de la sécurité.

Je sais que Westjet a eu un petit problème. Je ne suis pas certain qu'il était nécessaire de fermer la compagnie pour cela. Je sais toutefois que la question se pose toujours. On a constaté un problème du côté de l'âge des pièces. Cela ne posait pas véritablement de problème de sécurité, mais la compagnie a eu de la difficulté à dater les différentes pièces des cellules. Cette lacune est, je crois, attribuable au vendeur, qui était une autre grande compagnie aérienne du pays. Ce n'est donc pas un problème isolé.

D'autre part, il y a un problème du côté des pilotes. Ces dernières années, les grandes compagnies aériennes ont fait très peu d'embauche. Avec la déréglementation, on doit recruter un bon nombre de nouveaux pilotes pour piloter de gros avions, si bien que l'effectif disponible se rétrécit de plus en plus. Ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose compte tenu des techniques de formation modernes dont nous disposons. Grâce aux simulateurs, il est maintenant possible de dispenser une formation beaucoup plus efficace qu'avant. L'expérience des pilotes qui ont dû faire face à des situations d'urgence n'est donc plus aussi nécessaire. À peu près n'importe quelle urgence peut être reproduite grâce aux simulateurs électroniques. Certains simulateurs modernes permettent même de vous faire subir les examens pour les différentes classes de permis sans que vous n'ayez à monter à bord d'un avion.

Le seul aspect qui pourrait être inquiétant est que les ressources humaines sont exploitées au maximum. On cherche à tirer des gens tout ce qu'ils peuvent donner. D'un autre côté, les compagnies établies de longue date ont une direction trop lourde et c'est sans doute pourquoi les nouveaux arrivants ont pu se tailler une place. Avec le temps, ces derniers vont sans doute embaucher plus de personnel, tandis que les vieilles compagnies réduiront le leur. Dans dix ans, tout le monde se retrouvera probablement à peu près au même niveau.

Les compagnies aériennes du Canada ont l'une des meilleures performances au monde sur le plan de la sécurité, surtout pour la classe 1. Je ne crois pas qu'un seul autre pays ait eu d'aussi bons résultats. Tout le monde en est fier. Même les nouvelles compagnies font de gros efforts pour maintenir cette norme. Je ne pense donc pas que nous aurons un grave problème du côté des gros transporteurs aériens comme cela a été le cas aux États-Unis.

Les compressions gouvernementales ont un effet sur la sécurité. Cet effet a été limité jusqu'ici. Toutefois, une chose qui nous fait peur est qu'on parle de réduire d'environ 75 p. 100 le personnel de Transports Canada. On dit que le ministère deviendra davantage un organisme de surveillance qu'un centre de ressources. Si vous vous contentez de faire la police, vous incitez



What concerns me is that if you are only a policeman, then you tend to cause people to cover up what they are doing. If they find a mistake in their organization, they will try to cover it up so as not to receive a fine. They would do that as opposed to saying, "Look, I have a problem. How do I fix it?"

We do not want to see that develop. It was like that about 10 years ago. Over the last few years, however, Transport has become more open to helping people solve their problems rather than giving out fines and shutting people down when they have a problem. People make mistakes. They have problems. Some people try intentionally to get around the regulations.

One of the things I do not want to see happen with Transport in its new role is for it, first, to give you a ticket and then to shut you down. If that were to happen, you would only go to them once. In the interest of safety, if you want people to improve their operations and rely on some of the experience and knowledge that is available at Transport, they have to make it more accessible.

The other serious concern I have with the cutbacks is the reduction in flight service station and atmospheric environment service reporting. There is talk about consolidating flight services to centres in the country. Edmonton, for instance, would have a centre which would cover all of the Northwest Territories and most of northern Alberta. If you were in Inuvik, you would be talking to a guy here in Edmonton, for example.

In my mind, you have to have human weather observers at airports. In the north, the community has sometimes put up people who will help, but they are there eight hours a day. The other problem in the north, of course, is that we rely on Med-Evac aircraft to come get people. There is a problem getting decent weather reports at night. There have been some serious accidents up there because the weather report was sketchy at best. You are operating at the very limit of safety. Aircraft fuel reserves do not give you many options once you have left Yellowknife and get to Hull Beach.

**The Chairman:** Is your judgment that AWOS has not reached that level of sophistication?

**Mr. Lamoureux:** No, it is not even close. AWOS, of course, gives you a postage-stamp picture right above the airport. We all know, for example, that there can be a thunderstorm over the airport and clear skies elsewhere. We have had a lot of problems at the municipal airport with the AWOS. It has been augmented by human observation, which works extremely well. It is something which can be done on a local basis and not cost a lot of money.

Transport Canada inspectors come up to visit the various operators to monitor safety by performing base inspections. They conduct operational and maintenance inspections. They have been more effective over the last few years. They have been more cooperative when they come in with a bit of an audit in that they give you good suggestions as to how to improve things. Things are safe but they see ways of improving. With the cutbacks, I am afraid that this may become more of a police action in that they

les gens à cacher leurs erreurs. S'ils constatent un problème au sein de leur organisation, ils tenteront de le camoufler pour ne pas se voir imposer d'amende. C'est ce qu'ils feront au lieu de dire: «J'ai un problème, comment puis-je le régler?»

Nous ne voulons pas de cela. C'est ce qui se passait il y a une dizaine d'années. Néanmoins, ces dernières années, Transports Canada a davantage cherché à aider les gens à résoudre leurs difficultés qu'à leur imposer des amendes et à les obliger à fermer leurs portes. Les gens font des erreurs. Ils ont des problèmes. Certains essaient délibérément de contourner les règlements.

Je ne veux pas que le nouveau rôle de Transports Canada consiste d'abord à vous imposer une amende et ensuite à fermer vos portes. Si cela arrivait, vous n'y retourneriez pas une deuxième fois. Pour une question de sécurité, si vous voulez que les gens améliorent leurs opérations et profitent de l'expérience et des connaissances disponibles à Transports Canada, il faut que le ministère soit plus accessible.

Les compressions qui touchent les stations d'information de vol et le Service de l'environnement atmosphérique me causent également de sérieuses inquiétudes. Il est question de fusionner les stations d'information de vol dans certains centres du pays. Edmonton, par exemple, aurait un centre qui couvrirait tous les Territoires du Nord-Ouest et la majeure partie du nord de l'Alberta. Si vous êtes à Inuvik, vous parlerez à quelqu'un qui sera ici, à Edmonton, par exemple.

J'estime qu'il faut avoir des observateurs atmosphériques humains dans les aéroports. Dans le Nord, la communauté a parfois offert l'assistance d'observateurs, mais ils ne sont là que huit heures par jour. Un autre problème, dans le Nord, c'est que nous comptons sur les avions Med-Evac pour aller chercher les gens. Il est difficile d'obtenir des rapports météorologiques décents la nuit. Il y a eu là-bas de graves accidents parce que le rapport météo était trop vague. Vous volez aux limites de la sécurité. Vos réserves en carburant ne vous laissent pas beaucoup le choix une fois que vous avez quitté Yellowknife en direction de Hull Beach.

**Le président:** Vous pensez que l'AWOS n'est pas assez perfectionné?

**M. Lamoureux:** Non, loin de là. Le système AWOS vous donne seulement les conditions météorologiques juste au-dessus de l'aéroport. Tout le monde sait, par exemple, qu'il peut y avoir un orage au-dessus de l'aéroport et un ciel clair ailleurs. L'AWOS nous a posé un tas de problèmes à l'aéroport municipal. Il a été complété par une observation humaine qui donne d'excellents résultats. C'est une chose qui peut se faire au niveau local sans coûter très cher.

Les inspecteurs de Transports Canada vont visiter les diverses compagnies pour vérifier la sécurité en procédant à des inspections. Ils inspectent les opérations et l'entretien. Ils ont été plus efficaces ces dernières années. Ils se sont montrés plus coopératifs en vous faisant de bonnes suggestions pour améliorer les choses. Même si vous respectez les règles de sécurité, ils voient parfois des améliorations à apporter. À cause des compressions, j'ai bien peur que leur visite ne devienne plutôt une



will come in and not have the time to spend to work with you as much.

In the long run, I think you will find that safety will be affected, especially with deregulation and with the new companies which are being run by less experienced people. These people do not have the knowledge base that some of the more established companies had. There is no mentor to whom they can go to say, "Excuse me, but what do we do with this?" This is where I think the experienced people who Transport hires can be made accessible to the younger companies in particular.

Up north is where you will find guys everybody wants to get out of there. It seems that no one wants to make a living flying up north for the rest of their life. Therefore, as the airlines hire these people, you will find less experience in these remote areas. They are the ones which need the most help. There is no Transport Canada office in town. These people are all by themselves. They are making a lot of decisions based on good hopes. Luckily, there has not been a real increase in safety concerns in the north. However, as time goes on, I think you will find that it will become a big concern.

I am a member of the SATOPS Task Force which will start travelling across the country in January. It deals with air taxi operations which carry nine passengers or less. There has been a big jump in the number of accidents involving the class two to six carriers. Unfortunately, that is what all the inexperienced pilots fly, mostly in single engine aircraft. Seventy per cent of the accidents in that category are in single engine piston airplanes operating in remote parts of the country. Once you get up to the twin engine big city operations and turbines, you will find safety is probably very acceptable.

As I heard one of the panelists mention, Senator St. Germain, the insurance companies in the aviation field are taking an active role in helping to control things. That is something which I applaud. Those who are not operating their businesses in a prudent manner are being penalized through higher insurance rates or by not being able to get insurance at all. Of course, it is a requirement to have insurance, right down to the private pilot. It is something that makes me feel more comfortable. Transport Canada has been saying for years that as they back out of the market, the insurance companies will step in because, in the long run, they pay the bill when there is an accident. Of course, aviation is famous for its huge settlements, especially at the liability end of things.

The helicopter industry is another area in which the insurance companies are taking an active role in terms of offering training programs, not only for pilots but for management. They are picking up a lot of the slack that Transport lets go because it is cheaper to do that than to pay claims.

As far as aviation is concerned, the dangerous goods regulations were an excellent thing to be put into effect. It is not the same as having a problem on the back of a truck. If you have such a problem, you can pull off to the side of the highway and watch your truck burn. However, if something starts to react

opération policière et qu'ils n'auront pas le temps de travailler avec vous.

À long terme, cela va compromettre la sécurité, surtout avec la déréglementation et le fait que les nouvelles compagnies sont administrées par des gens moins expérimentés. Ces personnes n'ont pas autant de connaissances que certaines compagnies bien établies. Elles n'ont personne à qui s'adresser pour demander conseil. C'est là que les gens expérimentés embauchés par Transports Canada pourraient venir en aide aux nouvelles compagnies, en particulier.

Les gens qui travaillent dans le Nord veulent tous en sortir. Personne n'a envie de piloter dans le Nord jusqu'à la fin de ses jours. Les pilotes qui travaillent dans ces régions isolées sont donc moins expérimentés. Ce sont ceux qui ont le plus besoin d'aide. Il n'y a pas de bureau de Transports Canada en ville. Les pilotes sont livrés à eux-mêmes. Ils prennent un tas de décisions en comptant seulement sur la chance. Heureusement, les problèmes de sécurité n'ont pas réellement augmenté dans le Nord. Je crains toutefois qu'avec le temps la situation ne s'aggrave.

Je suis membre du groupe de travail SATOPS qui va commencer à sillonner le pays en janvier. Il étudie les services de taxis aériens qui transportent neuf passagers ou moins. Il y a eu une importante augmentation du nombre d'accidents impliquant des avions transportant de deux à six passagers. Malheureusement ce sont les appareils qui sont généralement confiés aux pilotes inexpérimentés et surtout des monomoteurs. Soixante-dix p. 100 des accidents de cette catégorie impliquent des monomoteurs exploités dans des régions isolées du pays. Pour ce qui est de la catégorie suivante, celle des bimoteurs qui desservent les villes et des moteurs à turbine, vous constaterez que la sécurité est sans doute très acceptable.

Comme l'un des sénateurs l'a mentionné, le sénateur St. Germain, les compagnies d'assurance jouent un rôle actif dans la sécurité de l'aviation. C'est une chose que j'apprécie beaucoup. Ceux qui n'exploitent pas leur entreprise de façon prudente sont pénalisés en payant des primes d'assurance plus élevées ou en étant incapables d'obtenir de l'assurance. Bien entendu, il est obligatoire d'avoir une assurance, même pour le pilote privé. C'est une chose qui me rassure. Transports Canada répète depuis des années que, s'il se retire, les compagnies d'assurance s'en mêleront, car ce sont elles qui paient la facture en cas d'accidents. L'aviation est un domaine connu pour les sommes énormes que peuvent atteindre les règlements des sinistres, surtout pour la responsabilité civile.

Le transport par hélicoptère est un autre secteur dans lequel les compagnies d'assurance jouent un rôle actif en offrant des programmes de formation, non seulement pour les pilotes, mais pour la direction. Elles se substituent au ministère des Transports parce que cela coûte moins cher que de régler des sinistres.

Pour ce qui est de l'aviation, les règlements sur le transport des marchandises dangereuses ont été une excellente chose. La situation n'est pas la même que pour le camionnage. En cas de problème, le camionneur peut toujours s'arrêter sur le bas-côté et regarder son camion brûler. Mais si un produit commence à réagir

inside an airplane at an altitude far from an airport, then you have a big problem. Prior to the required training, pilots were quite ignorant of some of the problems that could arise from different types of cargo. From my own experience and that of my company, I find that it is probably one of the best changes in regulations which has happened in the aviation industry. It has probably saved many problems, especially in the north where you are hauling everything from soup to nuts in one airplane. At least you know now that you must look for proper separation standards and everything else. It makes a lot of sense.

The only other item I should like to address is the new Canadian Aviation Regulations which have been put in place. They are still under review. Most people are just receiving their first copy in the mail as we speak. I find that they have been streamlined. It is now easier to look things up. They did not make many changes other than to drop old regulations that really were no longer applicable. The nice part is the way they are designed now. Transport can change the application of the regulations quite easily, whereas before we had to go through Parliament and it would take 10 years before a change would actually get on to the books.

That does create a bit of a problem, however, in that Transport can start making changes without too much consultation with the industry. I do not know if that will happen. We are watching to ensure that they are not trying to put things through quickly with an inappropriate amount of consultation and study.

**The Chairman:** We are dealing with an Aeronautics Act that was written in the 1920s and the 1930s. That appals me. Regulation is one way to run the world, but it is not an ideal way. I caution you to be very careful. Tell them to put a new act behind those regulations. Perhaps, then, they will work fairly well.

**Mr. Lamoureux:** That is all I have to say. I would be happy to answer any questions that you have of me.

**Senator St. Germain:** The first thing I would like to talk to you about, sir, is NAVCAN. This is not a question of partisanship. Governments, regardless of their stripe, have tried to rationalize spending and move to a user pay system and cost recovery. What is your reaction to that?

Yesterday, we were in Yellowknife where we spoke with various associations. About 25 years ago my commercial pilot's licence cost about \$10. It now costs up to \$150, plus, when you calculate in all the fees that have come into force since then.

Do you know if we will now be charged for flight services, weather reports and filing flight plans? Do you see a danger in that people will ignore the whole process and try to fly by the seat of their pants, so to speak? This will not occur so much in the upper levels because they will have to have an infrastructure in place in order to have an airline. However, it may happen in that group which operates single engine aircraft under nine passengers.

à l'intérieur d'un avion, loin d'un aéroport, vous avez un sérieux problème. Avant de recevoir la formation requise, les pilotes ignoraient les difficultés qui pouvaient se poser avec divers types de fret. D'après ma propre expérience, c'est sans doute l'un des meilleurs changements qu'il y ait eus dans la réglementation du secteur de l'aviation. Cela a sans doute permis d'éviter de nombreux problèmes, surtout dans le Nord où vous transportez n'importe quoi, aussi bien de la soupe que des boulons, dans le même avion. Vous savez au moins que vous devez exiger de bonnes normes d'espacement et tout le reste. C'est parfaitement logique.

La seule autre question que j'aimerais aborder est celle de la nouvelle réglementation de l'aviation canadienne qui a été mise en place. Son examen se poursuit. La plupart des gens viennent tout juste de recevoir leur exemplaire de la réglementation par la poste. Les règlements me semblent avoir été simplifiés. Ils sont plus faciles à consulter. Il n'y a pas eu beaucoup de changements à part l'abandon de vieux règlements qui n'étaient plus applicables. Ce qu'il y a de bien, c'est la façon dont ils sont conçus. Transports Canada peut changer l'application des règlements assez facilement alors qu'avant il fallait passer par le Parlement et attendre dix ans pour qu'un changement se concrétise.

Cela pose néanmoins un problème, en ce sens que Transports Canada peut commencer à apporter des changements sans vraiment consulter l'industrie. Je ne sais pas si cela se produira. Nous surveillons ce que fait le ministère pour qu'il n'agisse pas trop vite sans consulter suffisamment l'industrie ou faire les études appropriées.

**Le président:** Nous avons une Loi sur l'aéronautique qui a été formulée dans les années 20 et les années 30. Cela me sidère. La réglementation est une façon de gérer les choses, mais pas la façon idéale. Vous devriez être très prudents. Dites au ministère qu'il faut une nouvelle loi pour justifier ces règlements. Ils donneront peut-être alors de bons résultats.

**M. Lamoureux:** C'est tout ce que j'ai à dire. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

**Le sénateur St. Germain:** La première chose dont j'aimerais vous parler, monsieur, c'est de NAVCAN. Cela n'a rien de politique. Les gouvernements, quelle que soit leur couleur politique, ont essayé de rationaliser les dépenses et de mettre en place un système de paiement par l'utilisateur et de recouvrement des coûts. Qu'en pensez-vous?

Hier, nous étions à Yellowknife où nous avons parlé à diverses associations. Il y a 25 ans environ, mon permis de pilote commercial coûtait à peu près 10 \$. Il coûte maintenant 150 \$ et plus si vous additionnez tous les droits qui sont exigés depuis.

Savez-vous si nous devons désormais payer pour les services d'information de vol, les rapports météorologiques et les plans de vol? Croyez-vous que les gens risquent de laisser tomber tout cela et de voler à l'aveuglette? Cela ne risque pas tellement de se produire dans les grandes compagnies qui devront avoir une infrastructure en place. Mais cela peut arriver dans le cas des monomoteurs de moins de neuf passagers. Des gens risquent de



People could be flying around without the proper information and without the proper flight plans. That would put everybody in jeopardy.

**Mr. Lamoureux:** That is correct.

**Senator St. Germain:** Do you have any reaction to NAVCAN as to where it stands and where it is going?

**Mr. Lamoureux:** They have not made their decision yet. I attended the ATAC convention in Montreal two weeks ago. From what I understand, they are leaning toward a lump sum fee for an aircraft operator which will be like an annual registration fee for a car. For small aircraft it will be reasonable. Someone was saying that it would cost about \$150 a year. That would allow you to file flight plans and use the system for nothing.

**The Chairman:** What about taking delivery of weather services?

**Mr. Lamoureux:** It will be all inclusive. It will be difficult to try to charge a guy for a mile or so much for a briefing, especially private users. Small commercial users and large commercial users will be in roughly the same boat. I think the small commercial user will probably pay a higher fee, but it will be a lump sum fee per year which will authorize you in various categories.

The major airlines will probably end up paying so much per passenger or so much per mile depending upon the size of the aircraft. They will carry the brunt of the load. That has been made very clear.

I agree with you, senator. If you make it ominous, then no one will use it, and, yes, there will be serious safety concerns if they try to nail you. The other thing is that they can charge you all they want. However, they then have to try to collect.

**The Chairman:** Make sure you get a look at their business plan to see how they will meet their deficit. What kind of authority has this deal given NAVCAN?

**Mr. Lamoureux:** I have not seen anything in that regard. I do not think they know what they want to do yet. They are still in serious debate within the infrastructure. My cousin, who is a manager of the control tower at the municipal airport, does not know much. I usually know more than he does. When I come back from a convention he will often take me to lunch to try to find out what is going on.

**Senator St. Germain:** The other thing I would like to ask you about is the human factor in terms of weather observers. There is a great controversy brewing on the West Coast over lighthouses. There are those who are strong proponents of retaining them as manned operations. I see marine and flight situations a bit differently because of my experience. I took off from Saskatoon once and the weather was clear. I got 500 feet in the air and a system moved in. I was in the Air Force and a new pilot on a nav trip. I was in solid cloud for the next thirty minutes, flying by the seat of my pants.

voler sans disposer des renseignements voulus et sans un plan de vol adéquat. Cela pourrait mettre tout le monde en danger.

**M. Lamoureux:** C'est exact.

**Le sénateur St. Germain:** Avez-vous une opinion au sujet de NAVCAN et de son avenir?

**M. Lamoureux:** La décision n'est pas encore prise. J'ai assisté au congrès de l'ATAC, à Montréal, il y a deux semaines. D'après ce que j'ai compris, on envisage des droits d'un montant forfaitaire, un peu comme des frais d'immatriculation annuels pour une automobile. Pour les petits avions, le montant sera raisonnable. Quelqu'un a parlé d'environ 150 \$ par an. Cela vous permettrait de déposer vos plans de vol et d'utiliser le service gratuitement.

**Le président:** Et les services météorologiques?

**M. Lamoureux:** Tout serait compris. Il serait difficile de faire payer au mille ou au breffage, surtout pour les usagers privés. Les petits usagers commerciaux et les gros usagers commerciaux seront à peu près dans le même bateau. Le petit usager commercial paiera sans doute des frais plus élevés, mais ce sera un montant forfaitaire, payable annuellement, qui vous donnera accès à plusieurs catégories de service.

Les grandes compagnies aériennes finiront sans doute par payer au passager ou au mille, selon la taille de l'avion. Elles paieront la majeure partie des coûts. Cela a été dit très clairement.

Je suis d'accord avec vous, sénateur. Si c'est trop cher, personne n'utilisera ces services et cela posera de sérieux problèmes sur le plan de la sécurité. D'un autre côté, même si on peut exiger n'importe quel montant, quand il s'agit de se faire payer, c'est une autre histoire.

**Le président:** Veuillez à examiner leur plan d'entreprise pour voir comment ils combleront leur déficit. Quels pouvoirs cette entente confère-t-elle à NAVCAN?

**M. Lamoureux:** Je n'ai rien vu à ce sujet. Je ne pense pas qu'ils sachent encore ce qu'ils veulent faire. Les discussions se poursuivent. Mon cousin, qui est un des administrateurs de la tour de contrôle à l'aéroport municipal n'est pas très au courant. J'en sais généralement plus que lui. Quand je reviens d'un congrès, il m'emmène souvent déjeuner pour essayer de savoir ce qui se passe.

**Le sénateur St. Germain:** Je voudrais également que vous me parliez du facteur humain en ce qui concerne les observateurs météorologiques. La question des phares suscite la controverse sur la côte ouest. Certaines personnes s'opposent ardemment à ce qu'ils soient automatisés. En raison de mon expérience personnelle, je vois la situation maritime et aérienne dans une optique assez différente. Un jour, j'ai décollé de Saskatoon alors que le ciel était clair. Quand j'étais à 500 pieds dans les airs, le mauvais temps est arrivé. J'étais un pilote débutant dans les forces aériennes. Je me suis retrouvé, pendant une demi-heure, dans d'épais nuages, à voler à l'aveuglette.

From what I understand, these AWOS systems — and you may be able to explain them a little bit better to me — shoot pictures right above and beside the airports. Stationary weather systems may be within a mile or two miles of where those pictures were shot and, all of a sudden, they can start to move.

I have flown north over Saskatchewan. There is a heck of a difference between flying in the north and here in the prairies where it is a little bit easier. My concern has been that in British Columbia, as well as in the north, there are some very tough areas in which to fly and there has not been any consideration given to the rationalization of these manned weather stations.

**Mr. Lamoureux:** You have the right idea, senator. In some areas of the country, such as mountainous regions and areas in the north, weather changes very quickly. It is hard to predict. There are large gaps between reporting stations. Even the ones that are there now are sometimes thousands of miles apart. Yet, you have a computer-generated average on a weather report where a computer in Ottawa makes its best guess about what the weather is doing out in the middle of the barren lands as to which way it is moving. Unless you actually have someone there watching it, you will not be able to tell.

Modern aircraft give people more options. They have more speed and are able to carry more fuel. With turbine technology you have more efficient aircraft travelling at higher speeds. However, new aircraft costs a lot of money. Not everyone will spend \$7 million on a 10-seat airplane.

The bottom line is that there are still older technology aircraft flying in the north. They do run into trouble, at times.

I agree with you, senator, ships are different. They can stop if they have to. They can slow up, put their anchors down and wait for the weather to change. You cannot do that with an airplane.

**Senator St. Germain:** Senators, I think we should recommend making some type of reference to the Transport people who are making these decisions to give some consideration to maintaining human weather observers in these tougher areas.

**Senator Bacon:** Yesterday, when we spoke with small operators in the north, we heard that the dangerous goods law should not apply to the north. Operators in the north need something that addresses their unique circumstances. Are you aware of these kinds of things? Should there be two sets of regulations, one for the north and one for the south?

**Mr. Lamoureux:** Yes, I am aware of the situation. I have flown in the Arctic for three years. I guess most of the operational requirements were addressed. You can carry additional fuel on board the aircraft, if it is required for a flight into a remote area, something which has been exempted from the actual regulations. There is a whole list of exemptions now in place.

Some of the other exemptions which people are looking for are based more on economics than on safety. They say, "Well, we have carried this stuff for years." If they are willing to modify

Si j'ai bien compris, ces systèmes AWOS — que vous pourriez peut-être m'expliquer un peu mieux — montrent le temps qu'il faut juste au-dessus et à côté de l'aéroport. Vous pouvez avoir, à un ou deux milles de distance, un système atmosphérique stationnaire qui, tout à coup, se met à bouger.

J'ai survolé le nord de la Saskatchewan. Il est très différent de voler dans le Nord et ici, dans les Prairies, où c'est un peu plus facile. En Colombie-Britannique, de même que dans le Nord, il y a des régions où il est très difficile de voler et dont on n'a pas tenu compte pour la rationalisation des stations météorologiques.

**M. Lamoureux:** Vous avez raison, sénateur. Dans certaines régions du pays, comme les régions montagneuses et le Nord, les conditions atmosphériques changent très rapidement. C'est difficile à prédire. Les stations météorologiques sont très distantes les unes des autres. Celles qui sont là sont parfois espacées de plusieurs milliers de milles. Pourtant, on vous donne une moyenne établie par un ordinateur d'Ottawa qui essaie de deviner dans quelle direction un système dépressionnaire se dirige au milieu de terres inhabitées. Si vous n'avez pas quelqu'un pour surveiller ce qui se passe, vous ne pourrez pas le prédire.

Les avions modernes offrent davantage de possibilités. Ils sont plus rapides et peuvent transporter plus de carburant. Les moteurs à turbine donnent des avions plus puissants qui volent à de plus hautes vitesses. Mais les avions neufs coûtent très cher. Personne ne va dépenser 7 millions de dollars pour un avion de dix places.

Le fait est qu'il y a toujours de vieux avions qui volent dans le Nord. Ils ont parfois des difficultés.

Je suis d'accord avec vous, sénateur, pour dire que les bateaux sont différents. Ils peuvent s'arrêter si nécessaire. Ils peuvent ralentir, baisser l'ancre et attendre que le temps s'améliore. Vous ne pouvez pas le faire avec un avion.

**Le sénateur St. Germain:** Sénateurs, nous devrions recommander que l'on demande aux fonctionnaires du ministère des Transports qui prennent ces décisions de songer à maintenir des observateurs météorologiques en poste dans ces régions.

**Le sénateur Bacon:** Hier, quand nous avons parlé des petites compagnies aériennes du Nord, on nous a dit que la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ne devrait pas s'appliquer au Nord. Les exploitants du Nord ont besoin d'une réglementation qui tienne compte de leur situation particulière. Êtes-vous au courant de ce genre de choses? Est-ce qu'il faudrait deux séries de règlements, une pour le Nord et une pour le Sud?

**M. Lamoureux:** Oui, je suis au courant de la situation. J'ai survolé l'Arctique pendant trois ans. Je crois qu'on s'est penché sur la plupart des exigences opérationnelles. Vous pouvez transporter du carburant supplémentaire à bord de l'avion s'il doit survoler une région isolée, et cela a été exempté de la réglementation. Il y a toute une liste d'exemptions.

Certaines des autres exemptions que les gens réclament visent plus la rentabilité que la sécurité. Les gens disent: «Nous avons transporté cette marchandise pendant des années». S'ils sont prêts



their air frames, it is possible to put in proper separations for certain things.

Were you given any specifics as far as actual cargoes with which they are having problems?

**Senator Adams:** There were concerns involving small or charter aircraft that go into remote areas. People were taking out prospectors with naphtha gas or propane in helicopters.

If you have a charter, you have to take it out to a family which is living in a remote area for a couple of months. They are mostly concerned that they cannot do that with dangerous goods today.

**Mr. Lamoureux:** I know what you are speaking of now. I think there should be an exemption for that. They are your own goods. You are going out to the trap line, for example. You need gas for the lanterns and for the skidoo. You need propane. You need all these things, as well as ammunition.

You can get plugs for propane bottles. There are other systems that have been in place for years. The big thing is to package this stuff properly and not just throw a leaky propane bottle in the back of an airplane. There are ways to do it safely. Not enough credit is being given to the people who are flying up there. They can identify some problems on their own. Nobody is going to put a leaky barrel in an airplane. It just will not happen.

That is an essential service for the people who live up there. That is how they make their living. They cannot afford to be flying twice just to carry one bottle of propane.

**Senator Bacon:** With the evolution of airports in terms of local airport authorities, do you think the steps that are being taken now can ensure the safety standards?

**Mr. Lamoureux:** The Alberta Aviation Council has started the Alberta Airport Operators Association. We are trying to act as a mediator to get that up and running. It is starting to really catch on now. Of course, as winter hits people realize it takes a bit of money to keep an airport open, especially with the November that we had with all the snow. That really hit a lot of people hard when they found out the cost of clearing the runways.

We have noticed a few airports with respect to which the reporting of the runway condition is very hard to get. We used to be able to call Alberta Transportation. There was an answering service at the garage and they would get back to you within a couple of hours with the condition of the runway.

There is a lot of work required to make it safe. One of the things that we are trying to propose to smaller communities, and some of them who have had airports for a long time are doing it, is to put a trailer at the airport which they will offer to someone for free room and board, similar to what an apartment owner will offer to a caretaker. They will live at the airport. For the free room and utilities they will have to answer the phone when someone calls.

à modifier la cellule de leurs avions, des compartiments peuvent être aménagés pour certaines choses.

Vous a-t-on précisé quelles étaient les cargaisons qui posaient des problèmes?

**Le sénateur Adams:** Il s'agissait de petits appareils qui survolaient les régions isolées. Des pilotes transportaient des prospecteurs, avec du naphtha ou du propane, en hélicoptère.

Si vous avez un appareil nolisé, vous devez transporter une famille qui va s'établir dans une région isolée pendant un mois ou deux. Les gens ont surtout peur de ne pas pouvoir faire ce transport avec des produits dangereux.

**M. Lamoureux:** Je sais de quoi vous parlez. Je pense qu'il faudrait une exemption. Ce sont vos propres marchandises. Vous allez relever vos pièges, par exemple. Vous avez besoin d'essence pour vos lanternes et votre motoneige. Vous avez besoin de propane. Vous avez besoin de toutes ces choses, ainsi que de munitions.

Vous pouvez vous procurer des bouchons pour les bonbonnes de propane. Il y a d'autres systèmes qui existent depuis des années. Il s'agit de bien emballer ces marchandises et de ne pas placer une bonbonne de propane qui fuit à l'arrière d'un avion. Il est possible de le faire de façon sécuritaire. On ne se fie pas suffisamment à l'intelligence des pilotes. Ils sont capables de constater eux-mêmes certains problèmes. Personne ne va placer un baril d'essence qui fuit dans un avion. C'est impensable.

C'est un service essentiel pour les gens qui vivent dans le Nord. C'est ainsi qu'ils gagnent leur vie. Ils ne peuvent pas se permettre de faire le trajet deux fois, simplement pour transporter une bonbonne de propane.

**Le sénateur Bacon:** Avec l'évolution des aéroports qui sont confiés à des administrations aéroportuaires locales, pensez-vous que les mesures voulues sont maintenant prises pour assurer la sécurité?

**M. Lamoureux:** L'Alberta Aviation Council a mis sur pied l'Alberta Airport Operators Association. Nous essayons de jouer le rôle de médiateurs pour faciliter le bon fonctionnement de ce système. Cela commence à vraiment démarrer. Avec l'arrivée de l'hiver, les gens se rendent compte qu'il coûte cher de garder un aéroport ouvert, surtout avec toute la neige que nous avons eue en novembre. Beaucoup de gens ont été surpris de voir combien il en coûtait de déblayer les pistes.

Nous avons remarqué qu'il était très difficile d'obtenir un rapport sur l'état des pistes dans quelques aéroports. Avant, nous pouvions appeler le ministère des Transports de l'Alberta. On prenait votre message, au garage, et on vous rappelait deux heures plus tard en vous indiquant l'état de la piste d'atterrissage.

Il y a beaucoup de travail à faire pour assurer la sécurité. Nous proposons notamment aux petites localités — et certaines d'entre elles qui ont des aéroports depuis longtemps le font déjà — d'installer à l'aéroport une maison mobile qu'elles mettront gratuitement à la disposition de quelqu'un, tout comme un propriétaire d'immeuble offrirait un logement à un concierge. En échange d'un logement gratuit, vous auriez quelqu'un pour répondre au téléphone.

High Prairie is a good example of that. You can call up there in the middle of the night. A lady gets out of bed, puts on her parka and goes out. She has a weather observation station which was made for her. She will tell you about the ceiling, wind, temperature and dew point. She will take her car out on the runway if it looks suspicious and try to give you a bit of a JBI reading. It does not cost the town of High Prairie much money. She cleans the terminal building as well. I think her husband does a bit of the simple maintenance.

As these towns evolve, they need guidance. The first knee-jerk reaction in many of them is: What do we need an airport for? That is part of the problem. They will let it deteriorate. Once it has deteriorated, it costs a fortune to get it back in shape.

Wayne Steel, who used to work for the Alberta government, has put a proposal together to manage the Airport Operators Association. For 17 years he ran Alberta's airports.

Someone has to encourage people to get involved in these organizations and to establish their airports as part of their town's infrastructure. I do not think they realize how important it is until it is gone.

The air ambulance service is becoming more and more important in terms of delivering health care. Hospitals in small towns have been cut back. They do not have doctors in towns where they used to have doctors. Therefore, any serious or unique medical situation has to be flown to Edmonton or Calgary. Many people do not think they need an airport until one of their family members gets sick and has to be flown out.

**Senator Adams:** Yesterday, in Yellowknife, we met some of the people from the Northern Transportation Association. Are you familiar with that organization?

**Mr. Lamoureux:** Yes.

**Senator Adams:** You have experience flying up in the north. I am mostly concerned about flying regulations, especially in terms of hours in the summer time. Is it true that you are only allowed a 140-hour month, or something like that, in terms of flying time?

**Mr. Lamoureux:** I believe it is 150 hours.

**Senator Adams:** I feel a lot better when I go home to Rankin Inlet and I am not so tired. Perhaps it is the weather, I do not know. The same thing must be true for a pilot. One who flies a 737 puts it on automatic pilot shortly after take-off. When you are flying a small aircraft at about 20,000 and you look down you know where you are going.

Should there be a difference in the number of hours between the summer and the winter? We have a short summer in the north.

**Mr. Lamoureux:** I am quite familiar with Don Douglas who is up there. I know him quite well. He was regional director for Transport Canada here for quite a while. I also know Rod Wood

High Prairie en est un bon exemple. Vous pouvez appeler là-bas au milieu de la nuit. Une dame sort de son lit, met son parka et sort dehors. Elle a un poste d'observation météorologique spécialement construit pour elle. Elle vous informera sur le plafond, les vents, la température et le point de rosée. Si les conditions semblent douteuses, elle ira en voiture sur la piste pour vous donner l'indice de freinage approximatif. Elle ne coûte pas très cher à la ville de High Prairie. Elle nettoie également le bâtiment de l'aéroport. Je pense que son mari fait une partie de l'entretien simple.

Ces villes ont besoin d'un peu d'aide. La première réaction d'un grand nombre d'entre elles est que l'aéroport ne leur est pas vraiment utile. C'est ce qui cause une partie du problème. Elles le laissent se détériorer et, une fois qu'il est en mauvais état, il faut dépenser une fortune pour le rénover.

Wayne Steel, qui a déjà travaillé pour le gouvernement albertain, a soumis une proposition pour l'administration de la Airport Operators Association. Il a administré les aéroports de l'Alberta pendant 17 ans.

Il faut inciter les gens à se joindre à ces organismes et à établir leur propre aéroport dans le cadre de l'infrastructure municipale. C'est seulement quand ils ont perdu leur aéroport qu'ils se rendent compte de son importance.

Le service d'ambulance aérienne joue un rôle de plus en plus important dans les soins de santé. Les hôpitaux des petites villes ont subi des compressions. Certaines villes qui avaient des médecins n'en ont plus. Par conséquent, tous les cas graves ou inhabituels, doivent être évacués vers Edmonton ou Calgary. Bien des gens ne pensent pas avoir besoin d'un aéroport jusqu'à ce qu'un des membres de leur famille tombe malade et doive être évacué.

**Le sénateur Adams:** Hier, à Yellowknife, nous avons rencontré certains membres de la Northern Transportation Association. Connaissez-vous cet organisme?

**M. Lamoureux:** Oui.

**Le sénateur Adams:** Vous avez déjà piloté dans le Nord. Je m'intéresse surtout aux règlements de vol, notamment en ce qui concerne le nombre d'heures autorisées en été. Est-il vrai que vous avez seulement droit à 140 heures par mois ou un chiffre de cet ordre?

**M. Lamoureux:** Je crois que c'est 150 heures.

**Le sénateur Adams:** Je me sens beaucoup mieux quand je rentre chez moi, à Rankin Inlet, et je ne suis pas si fatigué. C'est peut-être à cause du temps, je ne sais pas. La même chose doit être vraie pour les pilotes. Quelqu'un qui pilote un 737 met le pilote automatique peu après le décollage. Quand vous pilotez un petit avion à environ 20 000 pieds et que vous regardez en bas, vous savez où vous allez.

Devrait-il y avoir une différence dans le nombre d'heures de vol entre l'été et l'hiver? Nous avons un court été dans le Nord.

**M. Lamoureux:** Je connais bien Don Douglas qui se trouve là-bas. Je le connais assez bien. Il a été directeur régional de Transports Canada, ici, pendant un certain temps. Je connais



who is a good friend of mine. Therefore, I know what their opinion is on this matter.

Their opinions are valid. They say that not only do you have to look at the number of hours the pilot is flying, you have to look at the type of duty day and the type of situation he is living in. Working on a construction site, for instance, as a helicopter pilot is different from having to fly 10 hours in a 12-hour period. You have to take a look at the type of camp system that is put in place for these people.

Are they getting a proper and good quality rest in between flight times? If they are, then you could safely push up the number of hours. If you are flying for 10 hours a day in a short period of time in a 12-hour shift versus flying 10 hours a day in a 14-hour shift, and you start stretching that 14 hours over 30 to 40 days, then, yes, the pilot is probably getting fatigued.

One of the problems I see is that, somehow, unions got involved with the negotiation of an air regulation. I do not think that should happen. They should be negotiating with the airlines. When CALPA got involved with the duty time limitation, it was leaning toward what they would like to see their membership working. I felt they should be negotiating that with Air Canada and Canadian, not on a national basis because that is a collective agreement.

It should be looked at from a practical point of view. If it is safe, it should be allowed. In terms of the pilots I know, if they start to feel tired these days, they just say, "To heck with you, I am going to bed." Because of the insurance requirements, if you have a bad record, most large corporations will not hire you.

We have been preaching safety long enough that I think everybody is starting to really take a good look at it. There are not as many radicals as there used to be. There are a few. There are a few guys who operate the old style and who just push people until they drop dead. Very few companies like that will survive in the modern world.

**The Chairman:** Are we getting counter-productive here? At some point it will become unsafe to fly in this country if we have a series of regional policies. You may fly "x" hours here but you may not do it there. Will you comment, please?

Perhaps when you go about your taxi hearing studies, you might just keep in the back of your mind whether or not it is safe to have different rules for different folks.

**Mr. Lamoureux:** Actually that now exists now. Most companies have sought, and received, exemptions on their operating certificates for the types of operations that they have been conducting. It has been going on for years.

**The Chairman:** This is what I am talking about. Now we are asking for more. It is okay to put the caps in with the dynamite so you do not have to make two trips. That was always done. I have never heard of a plane blowing up because of the dynamite blowing up. The fact of the matter is, it is dangerous.

également Rod Wood, qui est un de mes bons amis. Je sais donc ce qu'ils en pensent.

Leurs opinions sont justifiées. À leur avis, il faut non seulement tenir compte du nombre d'heures de vol du pilote, mais aussi du genre de travail qu'il fait et de ses conditions de vie. La situation d'un pilote d'hélicoptère qui travaille sur un chantier de construction, par exemple, n'est pas la même que celle du pilote qui doit voler dix heures par période de 12 heures. Il faut tenir compte des conditions dans le camp aménagé pour ces personnes.

Ces pilotes vont-ils bien pouvoir se reposer entre leurs heures de vol? Si c'est le cas, le nombre d'heures peut être augmenté en toute sécurité. Si vous volez dix heures par période de 12 heures plutôt que par période de 14 heures, et si cela se prolonge pendant 30 à 40 jours, le pilote va sans doute être fatigué.

L'un des problèmes que je vois est que les syndicats sont intervenus dans la réglementation. Je suis contre. Ils devraient négocier avec les compagnies aériennes. Quand la CALPA a été consultée au sujet de la limitation des heures de vol, elle a recommandé les heures qu'elle souhaitait pour ses membres. J'estime qu'elle aurait dû négocier cela avec Air Canada et Canadien, et non pas sur une base nationale, car il s'agit d'une convention collective.

Il faudrait examiner les choses du point de vue pratique. Si c'est sans danger, ce devrait être autorisé. Pour ce qui est des pilotes, s'ils commencent à se sentir fatigués, ils disent seulement: «Allez au diable, moi je vais au lit». À cause de l'assurance, si vous avez un mauvais dossier, la plupart des grandes compagnies ne vous embaucheront pas.

Nous prêchons la sécurité depuis si longtemps que tout le monde commence à en tenir compte sérieusement. Il y a moins de radicaux qu'avant. Il en reste quelques-uns. Quelques compagnies restent fidèles aux vieilles méthodes et poussent les gens jusqu'à ce que mort s'ensuive. Très peu de compagnies de ce genre survivront dans le monde moderne.

**Le président:** N'allons-nous pas à l'encontre des résultats visés? À un moment donné, il deviendra dangereux de voler au Canada si nous avons une série de politiques régionales. Vous pouvez voler un nombre x d'heures ici, mais pas là. Qu'en pensez-vous?

Quand vous examinerez la situation du taxi aérien peut-être pourrez-vous vous demander s'il est sécuritaire ou non d'avoir des règles différentes pour les uns et pour les autres.

**M. Lamoureux:** En fait, la situation existe déjà. La plupart des compagnies ont demandé et obtenu des exemptions pour le genre d'activités auxquelles elles se livrent. Cela se fait depuis des années.

**Le président:** C'est ce dont je parle. On demande maintenant davantage d'exemptions. C'est très bien de prendre les précautions voulues pour la dynamite afin de ne pas avoir à faire deux voyages. On l'a toujours fait. J'ai jamais entendu parler d'un avion qui a explosé parce que la dynamite avait explosé. Le fait est que c'est dangereux.

**Senator Adams:** You mentioned earlier the AWOS system. A couple years ago the government started cutting back on the number of people in some of the communities. Now, we mostly rely on satellites and AWOS systems. We heard from some of the Med-Evac people who have a contract with the health services department. You know that you can fly for an hour and the weather can change in 10 or 15 minutes. You know what it is like up in the territories. How do you feel about the cutting back of weather services in the community and the territory?

**Mr. Lamoureux:** I think that is one of the most serious effects on safety. In my mind, as a pilot, weather is a large factor in most accidents. The decision making that takes place among the crew after they get into a bad weather situation can be attributed to an accident. The fact is that weather is what forced the decision making process to get started.

When AES pulled out, they said, "Why don't you get one of the tower guys to do it?" The tower guys said, "That is not our job." There are four guys up there. What bothers the operators is where we are cutting back. There is no such thing as a job description any more. You have a job description, and you do anything else that needs to be done.

It would be quite easy to train the nurses as part of the package for sending them north to do basic weather observation. They could be issued with an HF radio. It is not a complicated process to take weather. A housewife in High Prairie can take weather for us and do a good job of it. There is no reason a nurse with a university degree cannot do the same thing.

In a remote community people have to understand that jobs cannot be cut and dried. You cannot have one person for every duty. If they would consolidate some of these duties, it would make a big difference for everybody.

**Senator Adams:** You mentioned earlier that some airlines are now hiring people with not much experience in handling some of the aircraft. I know some of the local people have taken some type of course in Cornwall, Ontario, where training for weather and safety in aircraft is conducted. There are now some places where people are trained to handle aircraft and runways. There is a short training course in Baker Lake for safety in the community.

With the Navigation Council, you can see that some of them have not had quite enough training. How do you see that situation? Should there be a longer course for safety in aircraft in the community?

**Mr. Lamoureux:** I do not think it is a question of the length of the training programs. I think it is more the amount of time they have to gain experience. They are moving up through the system quicker. Everybody has a minimum standard to meet in order to obtain a licence. You start off as a copilot on an airplane and then you fly around for so many hours over the course of so many

**Le sénateur Adams:** Vous avez mentionné tout à l'heure le système AWOS. Il y a un an ou deux, le gouvernement a commencé à réduire le nombre de gens dans certaines localités. Maintenant, nous comptons surtout sur les satellites et les systèmes AWOS. Nous avons entendu le point de vue de certaines personnes de Med-Evac qui ont un contrat avec les services de santé. Vous savez que vous pouvez voler pendant une heure et que le temps peut changer en l'espace de dix ou 15 minutes. Vous savez quelle est la situation dans les territoires. Que pensez-vous des compressions dans les services météorologiques du Nord et des territoires?

**M. Lamoureux:** C'est l'un des facteurs qui a le plus de conséquences pour la sécurité. En tant que pilote, je dirais que le mauvais temps est un facteur important dans la plupart des accidents. Un accident peut être attribué à la décision que l'équipage prend une fois qu'il se retrouve pris dans le mauvais temps. Le fait est que c'est le mauvais temps qui l'a obligé à prendre une décision.

Quand le SEA s'est retiré, il a dit: «Pourquoi ne pas confier cette tâche au personnel de la tour de contrôle?» Le personnel de la tour de contrôle a répondu: «Ce n'est pas notre rôle». Il y a là quatre employés. Ce qui ennuie les exploitants c'est que nous faisons des compressions. La description de tâches n'existe plus. Vous devez faire tout ce qu'il y a à faire.

Il serait assez facile de former les infirmières qui sont envoyées dans le Nord pour qu'elles puissent faire des observations météorologiques de base. On pourrait les munir d'une radio HF. Il n'est pas compliqué d'observer le temps. Une ménagère de High Prairie le fait pour nous et elle accomplit un excellent travail. Il n'y a aucune raison pour qu'une infirmière possédant un diplôme universitaire ne puisse pas en faire autant.

Dans une communauté isolée, les gens doivent comprendre que les emplois ne peuvent pas être trop spécialisés. Vous ne pouvez pas avoir une personne pour chaque fonction. Si certaines fonctions étaient regroupées, cela faciliterait beaucoup les choses pour tout le monde.

**Le sénateur Adams:** Vous avez dit tout à l'heure que certaines compagnies aériennes embauchent maintenant des gens qui n'ont pas beaucoup d'expérience pour piloter certains avions. Je sais que certaines personnes de ma région ont suivi un cours à Cornwall, en Ontario, où l'on donne une formation en météo et en sécurité pour l'aviation. Il y a certains endroits où l'on dispense une formation pour la sécurité des avions et des pistes d'atterrissage. Il y a un petit cours de formation en sécurité à Baker Lake.

Dans le cadre de votre organisme, vous avez pu constater que certains pilotes n'avaient pas reçu une formation suffisante. Comment voyez-vous la situation? Faudrait-il instaurer un cours de sécurité plus long?

**M. Lamoureux:** Je ne pense pas que cela dépende de la durée des programmes de formation. C'est plutôt une question d'expérience. Les pilotes sont promus trop rapidement. Tout le monde a des normes minimums à atteindre pour obtenir son brevet de pilote. Vous commencez comme copilote et vous faites ensuite un certain nombre d'heures de vol réparties sur un certain



years. Different situations, different weather patterns and different problems arise. You learn how to handle them, usually at the side of someone with more experience than you.

What is happening now, of course, is they are going the same route but spending less time at it. I know people whom we have graduated from our flying school who are now flying copilot for Greyhound, for instance. I can remember when these guys walked in the door and asked about learning how to fly. It is not a bad thing. Maybe I am getting old.

We have modern training techniques. We have audio-visual systems. We have interactive learning on computers now. We have better simulators than we ever had before.

With the modern aircraft that we now have, with the redundancy that we have and with all the advances that have been made, I do not think it will pose a big problem. What is most important is to ensure that people take advantage of these systems and that they do not try to short-cut them. A military pilot with 500 hours can be made captain of a Hercules and fly around the world doing a good job of it. However, he has been well trained. No one can afford to do that.

No one can afford to spend \$1 million on one guy in the first 400 hours of his flying life. What we can do is take lessons from the way the military train their pilots and use the electronic training devices that we have, especially the simulators, to make a very inexperienced pilot a very safe pilot.

**The Chairman:** In conclusion, please give us your three major concerns about safety in general aviation.

**Mr. Lamoureux:** I have can think of only two. One is that Transport Canada does not become strictly a regulatory or a policing agency. They must maintain their educational and advisory capacity which they started to develop over the last four or five years. For the longest time they were a policing agency. We have finally convinced them to cooperate and share what they know.

The second would be with regard to the weather observation systems, which I think will bring the most immediate problems. As soon as you do not have good weather, people will be taking a shot at things anyway. There will then be problems.

**The Chairman:** We will certainly be interested in the work that you are about to start in the new year. In conclusion, I wish you good luck with it.

**Mr. Lamoureux:** Thank you very much.

**The Chairman:** We have in the room with us Mr. William Sokil, President and Chief Executive Officer of Sokil Transportation Group. He is a very knowledgeable participant in the Canadian Trucking Association, having been past chairman. We would be remiss if we did not ask him to join us for five or ten minutes and perhaps have a word or two with us.

nombre d'années. Vous vous trouvez confrontés à des situations, des conditions météorologiques et des problèmes différents. Vous apprenez à y faire face, généralement aux côtés de quelqu'un qui est plus expérimenté que vous.

Ce qui se passe c'est, bien entendu, qu'on procède la même façon, mais plus rapidement. Je connais des gens qui sont diplômés de notre école de pilotage et qui volent maintenant comme copilotes pour Greyhound, par exemple. Je me souviens de les avoir vus arriver chez nous et demander comment faire pour apprendre à piloter. Ce n'est pas une mauvaise chose. Je commence peut-être à vieillir.

Nous avons des techniques de formation modernes. Nous avons des systèmes audiovisuels. Nous offrons un apprentissage interactif sur ordinateur. Les simulateurs de vol sont meilleurs qu'ils ne l'ont jamais été.

Avec les avions modernes que nous avons maintenant, tous les dispositifs de sécurité et tous les progrès qui ont été réalisés, cela ne devrait pas poser de gros problèmes. L'important est de veiller à ce que les gens profitent de ces systèmes et n'essaient pas d'aller trop vite. Un pilote militaire qui compte 500 heures de vol peut devenir le pilote d'un Hercule et voler autour du monde. Néanmoins, il a reçu un bon entraînement. Personne n'en a les moyens.

Personne ne peut se permettre de dépenser un million de dollars pour les 400 premières heures de vol d'un pilote. Nous pouvons nous inspirer de l'entraînement que l'armée donne à ses pilotes et nous servir des systèmes de formation électroniques que nous avons, surtout les simulateurs, pour transformer un pilote inexpérimenté en très bon pilote.

**Le président:** Pour conclure, pourriez-vous nous dire quelles sont les trois questions qui vous préoccupent le plus en ce qui concerne la sécurité de l'aviation générale?

**M. Lamoureux:** Je n'en vois que deux. D'abord, Transports Canada ne doit pas devenir un simple organisme de réglementation ou de surveillance. Le ministère doit conserver le rôle éducatif et consultatif qu'il jouait depuis quatre ou cinq ans. Il a été très longtemps un organisme de surveillance. Nous l'avons finalement convaincu de coopérer et de partager son savoir.

La deuxième question concerne les systèmes d'observation météorologique qui vont sans doute poser les problèmes les plus immédiats. Dès que le temps se gâte, les gens prennent des risques de toute façon. Il faut s'attendre à des problèmes.

**Le président:** Nous allons certainement nous intéresser au travail que vous allez accomplir au cours de la nouvelle année. Je vous souhaite donc bonne chance.

**M. Lamoureux:** Merci beaucoup.

**Le président:** M. William Sokil, président-directeur général de Sokil Transportation Group est présent dans la salle. Il connaît très bien l'Association canadienne du camionnage, puisqu'il en a été le président. Nous devrions lui demander de se joindre à nous, pendant cinq ou dix minutes, pour échanger quelques mots avec nous.

**Mr. William Sokil, President and Chief Executive Officer, Sokil Transportation Group; Immediate Past Chairman, Canadian Trucking Association:** Senators, you raised some points, one of which, for example, was drug use. Because drivers go into the States, we have to have all our drivers tested by the end of next year. We are only under the 50 group at the present time, so we are testing at this time, but we have 200 employees. Our policy at the present time is that everyone is tested for drugs, regardless of their position. They could be a manager; they could be a comptroller. It does not make any difference.

**The Chairman:** The testing is mandatory, then. Is it random?

**Mr. Sokil:** No. Everyone is tested before they are hired, so there are some safety areas that we have already addressed from our perspective. When we first started this program, older drivers were standing in line asking when they would be tested. I am very pleased with those people.

The hours of service that are there now are not necessarily the best hours of service. Fatigue studies have been done by Canadians and Americans looking at their hours of service as well. Ten hours is out of date. Maybe our 13 hours is out of date. Maybe the rest periods should be a little different. Those things will be addressed, and you will be brought up to date by Gilles Belanger, who will be making a presentation to your committee later in February. By that time, some of these results will be out and there will be factual information. We have been working on this for years. It just does not happen overnight.

If everyone embraced the Safety Code issue and carried it through, it would make it easier for us to operate from one end of the country to the other.

I should add that I have been in the trucking business all my life. I started in 1949 when I did not even have a driver's licence. I could not do that today. There were rules, but no one really obeyed them, and I was very grateful that I had the opportunity to get started, quite frankly.

I endorse the majority of the items that Ross Hogg presented from the Safety Council. I am not sure if he is still there, but he is with Alberta Transportation. He is an ally of our industry because they also look at helping the industry rather than enforcing the law by being policemen. Even though at times he does act like a policeman, I still admire the man because he tries to help the industry. He is a good person to work with.

The issue of air bags was mentioned earlier. I have a grandson who is six years old. The first thing he asked me was, "Do you have an air bag?" I said, "No." Then he said, "I will ride in front with you." Otherwise, he will not ride in front with me. The message must be getting through to some of these little guys. I am pleased.

I was in Toronto about two weeks ago. Highway 409 was to open this month, but it is not being opened. I see a particular problem there. Some of the turns are too sharp for some of the modern equipment that our industry uses. They intend to speed up

**M. William Sokil, président-directeur général, Sokil Transportation Group; président sortant, Association canadienne du camionnage:** Sénateurs, vous avez soulevé certaines questions dont celle du dépistage des drogues. Comme nos chauffeurs vont aux États-Unis, nous devons tous les tester d'ici la fin de l'année prochaine. Pour le moment, nous soumettons seulement aux tests les moins de 50 ans, mais nous comptons 200 employés. Nous avons pour politique de tester chacun d'eux, quel que soit son poste. Il peut s'agir aussi bien d'un gestionnaire que d'un contrôleur. Cela ne fait aucune différence.

**Le président:** Le dépistage est donc obligatoire. Est-il fait au hasard?

**M. Sokil:** Non. Tout le monde doit se soumettre au test de dépistage avant l'embauche et nous nous sommes donc déjà intéressés à certaines questions de sécurité. Quand nous avons lancé ce programme, les chauffeurs plus âgés ont été très nombreux à demander quand ils subiraient le test. Je suis très satisfait de leur attitude.

Les heures de service actuelles ne sont pas nécessairement les meilleures. Les études de la fatigue réalisées au Canada et aux États-Unis se sont penchées sur les heures de service. Il n'est plus question de dix heures. Nos 13 heures sont peut-être dépassées également. Peut-être faudrait-il des périodes de repos différentes. Ces questions seront examinées et Gilles Bélanger, qui fera un exposé devant votre comité plus tard, en février, vous dira ce qu'il en est. D'ici là, certains de ces résultats seront publiés. Nous travaillons à ce dossier depuis plusieurs années. Cela ne peut pas se faire du jour au lendemain.

Si tout le monde adoptait le code de sécurité, il nous serait plus facile de circuler d'un bout à l'autre du pays.

J'ajouterais que j'ai toujours travaillé dans le secteur du camionnage. J'ai commencé en 1949, alors que je n'avais même pas mon permis de conduire. Ce ne serait plus possible aujourd'hui. Il y avait des règles à l'époque, mais personne ne les suivait et je dois dire que j'ai beaucoup apprécié de pouvoir commencer dans ce métier.

Je souscris à la majorité des arguments que Ross Hogg a présentés au nom du Safety Council. Je ne sais pas s'il est encore là, mais il travaille au ministère des Transports de l'Alberta. C'est un allié de notre secteur, car le ministère cherche à l'aider plutôt qu'à faire la police. Même s'il agit parfois comme un policier, je l'admire, car il essaie d'aider l'industrie. Il est agréable de travailler avec lui.

On a mentionné plus tôt la question des coussins gonflables. J'ai un petit-fils âgé de six ans. La première chose qu'il m'a demandé était: «As-tu un coussin gonflable?» Je lui ai répondu que non et il m'a dit alors: «Je vais m'asseoir devant, à côté de toi». Autrement, il ne s'assierait pas devant. Il faut croire que certains enfants ont compris le message. Je m'en réjouis.

J'étais à Toronto il y a une quinzaine de jours. La route 409 devrait ouvrir ce mois-ci, mais elle n'est toujours pas ouverte. Je vois là un problème. Certains virages sont trop serrés pour quelques-uns des camions modernes que nous utilisons. Ils visent



the traffic. In my opinion, they will have to reduce the speed limit because trucks and cars will not be able to make those turns. A typical example is on Highway 401.

**Senator St. Germain:** What turns are these, sir?

**Mr. Sokil:** The entrance and exit to and from ramps.

By way of example, I notice that on Highway 401 or Highway 400, where a truck turned over with some dangerous liquid of some type last year, they are widening that particular turn because it was too sharp for the speed of the equipment. Here they are building a brand new roadway with a sharp turn, an entrance or an exit, as I see. I have not talked to our trucking counterparts in Ontario yet, but I will be addressing that with them because I think it is a bad scene.

In Alberta, we also have a scenario on the Yellowhead Highway at the CN underpass where the road was designed using the old standards, not the new standards of the longer lengths. What happens in one of the turns is when your truck turns one way, the back end turns the opposite way, which causes these trucks to upset. The favourite trick of policemen is to say, "Well, he was going too fast." However, he was travelling less than the speed limit and he still overturned, so it is a result of the design, not of the speed. In my opinion, I think they will have the same type of trouble on Highway 409.

You are talking about weights. You are talking about the Americans having lesser weights. They have equipment in some of the states. When you are on the interstate highway, you are permitted one weight. If you are off those highways, you are permitted a different weight. For example, Michigan is like a spider. I am referring to the trucks that are out there. They must haul about 200,000 pounds. They have roads to carry this weight. By the way, the U.S. is will come up to Canadian and Mexican standards in a short while. The fact of the matter is that they cannot move all the commerce that they have to move on the present road system, or they cannot build enough road systems. There is no doubt that they will use some of the techniques that Canada develops over the years.

I would be willing to answer any questions.

**Senator Bacon:** The federal and provincial transport ministers have agreed to develop a national safety code with uniform safety standards for regulating commercial vehicles across Canada. While there has been success in implementing some standards, there continues to be a lack of uniformity.

In your opinion, what are the major barriers to establish a uniform national safety code in Canada, and why has it taken so long? Should the federal government take the lead and impose the code in the provinces?

**Mr. Sokil:** Yes, I agree that if the federal government came to grips with this issue and said, "Yes, this is what you must have," and made the provinces adhere to those standards, then it would happen.

à accélérer la circulation. Selon moi, il va falloir réduire la limite de vitesse, car les camions et les automobiles ne pourront pas prendre ces virages. Nous en avons un exemple typique sur la 401.

**Le sénateur St. Germain:** De quels virages s'agit-il, monsieur?

**M. Sokil:** Des entrées et sorties et des bretelles.

Par exemple, j'ai remarqué que sur la 401 ou la 400, à l'endroit où un camion transportant un liquide dangereux s'est renversé l'année dernière, on élargit le virage parce qu'il est trop serré pour la vitesse des véhicules. Je constate qu'on construit une toute nouvelle route avec un virage à angle trop prononcé à une entrée ou une sortie. Je n'en ai pas encore parlé à nos homologues du camionnage de l'Ontario, mais j'aborderai la question avec eux, car cela me paraît risqué.

En Alberta, sur l'autoroute de Yellowhead, au passage inférieur du CN, la voie a été conçue en fonction des anciennes normes et non pas des nouvelles qui prévoient de plus grandes longueurs. À l'un des virages, quand votre camion prend une direction, l'arrière prend la direction inverse, ce qui vous fait basculer. Les policiers ont l'habitude de dire: «Il allait trop vite». Néanmoins, votre camion se renverse alors que vous rouliez à une vitesse inférieure à la limite. C'est donc le résultat d'une mauvaise conception de la route et non pas d'un excès de vitesse. Je crois qu'il faut s'attendre aux mêmes difficultés sur la 409.

Vous avez parlé du poids. Vous avez dit que les Américains transportaient des charges moins lourdes. Dans certains États, ils ont tout un équipement. Quand vous êtes sur l'autoroute, vous avez une certaine limite de poids. Si vous êtes sur une autre route, la limite de poids est différente. Par exemple, le Michigan est comme une araignée. Je veux parler des camions qui circulent là-bas. Ils peuvent transporter environ 200 000 livres. Ils ont des routes qui peuvent supporter de telles charges. Les États-Unis vont bientôt s'aligner sur les normes canadiennes et mexicaines. Le fait est qu'ils ne peuvent pas tout transporter sur leur réseau routier actuel ou construire suffisamment de routes. Ils vont certainement recourir à certaines des techniques mises au point par le Canada au cours des années.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

**Le sénateur Bacon:** Les ministres des transports fédéral et provinciaux ont convenu d'établir un code national de sécurité, avec des normes de sécurité uniformes, pour la réglementation des véhicules commerciaux dans l'ensemble du pays. La mise en oeuvre de certaines normes a été un succès, mais il y a toujours un manque d'uniformité.

Selon vous, quels sont les principaux obstacles qui s'opposent à l'établissement d'un code national uniforme de sécurité au Canada et pour quelle raison a-t-il fallu attendre si longtemps? Le gouvernement fédéral devrait-il prendre l'initiative d'imposer ce code dans les provinces?

**M. Sokil:** Oui, je reconnais que si le gouvernement fédéral s'attaquait au problème en disant: «Voilà le code que vous devez appliquer» et obligeait les provinces à adopter ces normes, ce serait chose faite.

It is the same thing as drug use. The Canadian government will not implement drug use standards. Therefore, the trucking industry has set up standards of its own to comply with what is happening south of the border. It is being done. We have done it ourselves.

**Senator Adams:** You are a businessman. You have got to be there, carrying goods to the site. We heard that if you are carrying your goods and you are late between an hour and a couple of hours, there is a penalty of between \$6,000 and \$7,000. Is that true?

**Mr. Sokil:** Penalties are imposed by some transportation users. There is no question about that. I think the users of transportation are not responding to the trucking industry. They are demanding certain things, and yes, that does happen. In the west, I do not think we are faced with as many critical issues in that regard, but this does happen. This issue relates more to the Ontario-Quebec scene than to other provinces.

**Senator Adams:** In other words, it has nothing to do with Alberta. Do you have much regulation in Alberta?

**Mr. Sokil:** Well, it is not a regulation. It is imposed by the users of transportation.

**Senator Adams:** Witnesses this morning from the Safety Council said that some drivers get 13 hours, and you heard me ask a question about the figure of 10 hours in the U.S. Is there any regulation stipulating that you stop for so many hours if you are driving for 13 hours, or you can drive without stopping? What are the regulations?

**Mr. Sokil:** There are some natural stops that you have to make and there are some unnecessary stops that you have to make. It does happen. We also make sure that the tire pressures are checked on all the equipment. Yes, they have to stop. Part of the reason is so that the driver can take a break, be it five minutes or ten minutes. It takes a little time.

We watch our drivers to make sure that they do not over-drive, but some cheat, regardless of how you regulate them.

**Senator Adams:** We heard that some use some drugs too to keep awake. Is that true?

**Mr. Sokil:** That is possible. I am not aware of any in our system.

**The Chairman:** What do they make truck tires out of so that they explode into so many pieces right in front of you so frequently?

**Mr. Sokil:** Usually those are recaps that come off and are spewed on the road. Maybe there was a poor application of the recap. The tire could be over-inflated or under-inflated. Heat causes those things to happen.

**The Chairman:** Is it economics on the part of the operator? One can buy a good tire or a cheap tire. You do not put recaps on the front of them, do you?

**Mr. Sokil:** No.

C'est la même chose pour la consommation de drogues. Le gouvernement canadien ne va pas mettre en oeuvre des normes à cet égard. Le secteur du camionnage a donc établi ses propres normes pour se conformer aux règles en vigueur au sud de la frontière. C'est ce que nous faisons. Nous l'avons fait nous-mêmes.

**Le sénateur Adams:** Vous êtes un homme d'affaires. Vous devez aller là-bas pour transporter des marchandises. Nous avons entendu dire que si vous livrez vos marchandises avec une ou deux heures de retard, vous devez payer une pénalité de 6 000 \$ à 7 000 \$. Est-ce vrai?

**M. Sokil:** Des pénalités sont imposées par certains usagers. Cela ne fait aucun doute. Les usagers des services de transport ne répondent pas aux besoins du secteur du camionnage. Ils exigent certaines choses et ils les obtiennent. Dans l'Ouest, je ne pense pas que nous ayons de graves problèmes sur ce plan, mais cela arrive. La question se pose davantage en Ontario et au Québec que dans les autres provinces.

**Le sénateur Adams:** Autrement dit, cela n'a rien à voir avec l'Alberta. Avez-vous une réglementation importante en Alberta?

**M. Sokil:** Ce n'est pas une réglementation. Cela nous est imposé par les usagers des services de transport.

**Le sénateur Adams:** Nos témoins de ce matin, du Safety Council, ont dit que certains chauffeurs étaient limités à 13 heures et vous m'avez entendu poser une question au sujet du chiffre de dix heures en vigueur aux États-Unis. Y a-t-il un règlement stipulant que vous devez vous arrêter au bout de tant d'heures, si vous avez droit à 13 heures, ou pouvez-vous conduire sans arrêt? Quel est le règlement?

**M. Sokil:** Il y a certains arrêts que vous devez faire pour des besoins naturels et également certains arrêts inutiles que vous êtes tenus de faire. Cela arrive. Nous veillons également à ce que la pression des pneus soit vérifiée sur tous les camions. Oui, les chauffeurs doivent s'arrêter. C'est pour qu'ils puissent prendre une pause de cinq ou dix minutes. Cela prend un peu de temps.

Nous surveillons nos chauffeurs pour nous assurer qu'ils ne conduisent pas trop longtemps, mais certains trichent, quels que soient les règlements que vous leur imposiez.

**Le sénateur Adams:** Nous avons entendu dire que certains utilisaient des drogues pour rester éveillés. Est-ce vrai?

**M. Sokil:** C'est possible. Je n'en connais pas qui le font chez nous.

**Le président:** De quoi sont faits les pneus de camion pour exploser si souvent devant vous?

**M. Sokil:** Ce sont généralement des pneus rechapés qui se déchirent sur la route. Le rechapage a peut-être été mal fait. Il se peut aussi que le pneu soit trop gonflé ou pas assez gonflé. La chaleur est souvent une cause d'éclatement.

**Le président:** Est-ce par souci d'économie? Vous pouvez acheter un bon pneu ou un pneu à bon marché. Vous ne mettez pas de pneus rechapés à l'avant des camions, n'est-ce pas?

**M. Sokil:** Non.



**The Chairman:** Why?

**Mr. Sokil:** Because we feel it is not necessarily as safe.

**The Chairman:** Come on, now. They are downright lethal. If you put recaps on the front of your vehicle, you could kill yourself.

**Mr. Sokil:** I have been in this business for a long time. We have done it from day one, and we are still doing it today. It is not any different.

**The Chairman:** I have never been in the business, but I travel on the highways between Halifax and Ottawa once or twice a month. It is a nice, interesting trip, about thirty hours each trip, and I am not surrounded by cars. I am surrounded by monsters who pay, generally, no attention whatsoever to speed limits. You can get killed if you do not drive 10 or 15 kilometres an hour over the speed limit.

Leaving that aside, speed does not kill. Inattention kills or a tire blowing up kills. The latter is out of your control. Things that are in your control usually do not cause accidents and do not kill people. Other things over which you have no control kill, but we do have control over truck tires.

I do not know what it is like on the prairies, but I know that I can see 500 truck tires between Halifax and Ottawa without any trouble at all. In the old days, a little quarter-ton truck ran around the highways and picked up dead animals struck by cars. Now they have a quarter-ton truck to pick up animals and a two-ton truck to pick up tire parts.

Is there anything we can do? I do not want to be facetious about this, but it is deadly serious. Is there anything the trucking association can do with respect to the quality of recaps?

**Mr. Sokil:** I think it is not necessarily the quality of the recap itself; it is the application onto the tire itself. They must abide by certain standards, but perhaps they do not heat them enough; perhaps they do not cure them enough. There are certain other applications that perhaps the tire people should be addressing as well as this issue.

**The Chairman:** I am sure the tire association can make the tire quite safe, but does the industry want these tires on the steering wheels rather than the drive wheels? Does the industry want to pay — I have no idea — \$2,000 for a good truck tire and \$1,000 for another truck tire?

**Mr. Sokil:** From our company's perspective, we always buy the type of tire that is best suited to us, period.

**The Chairman:** For all of the tires on the truck?

**Mr. Sokil:** For all of the tires on the equipment — all of the tires on our trailers and trucks. Primarily, the recap tires always go on the back end of the trailer, which is used about one-quarter the amount of time the tractor is used. In my opinion, low-profile tires

**Le président:** Pourquoi?

**M. Sokil:** Parce que nous pensons que ce n'est pas nécessairement aussi sûr.

**Le président:** Allons! C'est carrément mortel. Si vous placez des pneus rechapés à l'avant de votre véhicule, vous pouvez vous tuer.

**M. Sokil:** Je travaille dans ce domaine depuis longtemps. Nous le faisons depuis le premier jour et nous le faisons encore aujourd'hui. Il n'y a pas de différence.

**Le président:** Je n'ai jamais travaillé dans ce domaine, mais je fais la route Halifax-Ottawa une ou deux fois par mois. C'est un voyage agréable et intéressant, qui dure environ 30 heures, mais je ne roule pas au milieu des voitures. Je suis entouré de monstres qui ne tiennent généralement aucun compte de la limite de vitesse. Vous pouvez vous faire tuer si vous ne roulez pas à 10 ou 15 kilomètres au-dessus de la limite.

Cela dit, ce n'est pas la vitesse qui tue, mais c'est l'inattention ou un pneu qui éclate. Dans ce dernier cas, vous n'y pouvez rien. Les facteurs auxquels vous pouvez quelque chose ne causent généralement pas d'accident et ne tuent pas les gens. Ce sont les autres qui tuent, mais vous n'exercez aucun contrôle sur les pneus de camion.

J'ignore ce qu'il en est dans les Prairies, mais je n'ai aucune difficulté à voir 500 pneus de camion répandus sur la route entre Halifax et Ottawa. Dans le bon vieux temps, une petite camionnette d'un quart de tonne faisait le tour des routes pour ramasser les animaux tués par des automobiles. On a maintenant une camionnette d'un quart de tonne pour ramasser les animaux et un camion de deux tonnes pour ramasser les morceaux de pneu.

Pouvons-nous faire quelque chose pour remédier à ce problème? C'est extrêmement grave. L'Association du camionnage peut-elle faire quelque chose pour améliorer la qualité des pneus rechapés?

**M. Sokil:** Ce n'est pas nécessairement la qualité du rechapage; c'est la façon dont il est appliqué sur le pneu. On doit respecter certaines normes, mais la partie rechapée n'est peut-être pas suffisamment chauffée ou on ne la laisse peut-être pas mûrir suffisamment. Les fabricants de pneus devraient se pencher également sur d'autres problèmes.

**Le président:** Il est certainement possible de fabriquer des pneus assez sûrs, mais l'industrie veut-elle que ces pneus se retrouvent sur les roues avant? Veut-elle payer, disons 2 000 \$ pour un bon pneu de camion et 1 000 \$ pour un pneu de moindre qualité?

**M. Sokil:** En ce qui nous concerne, nous avons toujours acheté le genre de pneus qui nous convenaient le mieux, un point c'est tout.

**Le président:** Pour chaque roue du camion?

**M. Sokil:** Pour toutes les roues de nos camions et remorques. Les pneus rechapés sont toujours installés à l'arrière de la remorque, qui est utilisée 25 p. 100 du temps par rapport au tracteur. Les pneus à bas profil sont, selon moi, ce qu'on nous a

are the best thing to have come along over the last fifteen years, and that is all we have ever used.

**The Chairman:** When does the safe tire become an uneconomic tire?

**Mr. Sokil:** When it is not "recappable." We are usually told that by our tire retreader. They make the decision and they will not recap it. Furthermore, if they do not recap it, that means that they sell another tire. We are caught at times between the "recapper" and the new tire seller.

**The Chairman:** You will understand my concern about the relationship between economics and safety.

**Mr. Sokil:** I do understand it.

**The Chairman:** Have you ever driven in a car behind a truck when a tire blew up?

**Mr. Sokil:** No, I have not.

**The Chairman:** You have not?

**Mr. Sokil:** I have not seen a tire blow up.

**The Chairman:** God has spared you, sir. The Good Lord is looking after you, because it is horrifying.

Members of a standing committee of the House of Commons were returning from somewhere when they were hit by a tire that exploded. It literally blew the bus off the road and there were injuries.

We are just senators. We cannot do very much about that, but I think the standing committee of the House of Commons, which has a different kind of clout than we do, can do something about it.

**Senator St. Germain:** Mr. Chairman, I just wish to say that I think the knowledge of this witness exceeds anything I will ever be able to acquire in this area.

I thank you for coming, sir, and enlightening us.

**Mr. Sokil:** I am here as an observer for my own good, and I am just wondering what you people are doing. Maybe I can check on you. I do not know. Thank you for hearing me, and more success to you throughout these hearings.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Sokil.

Our next witnesses are representatives of the Canadian Chemical Producers' Association. Please proceed.

**Mr. Frank Markson, Canadian Chemical Producers' Association:** Mr. Chairman, I am general manager of the Canadian Chemical Producers' Association, the Alberta regional committee. I am here with my colleague Mr. Stan Doods, who is very prominent in our national and provincial committees in the matter of transportation safety. Mr. Doods is also the societal advisor of Nova Chemicals out of Calgary, an Alberta-based and Canadian national company.

Keeping in mind your long schedule, I am always reminded of the adage that the brain cannot absorb what the seat cannot endure, so I will try to make this presentation as interesting and as brief as possible.

proposé de mieux comme pneus depuis 15 ans et c'est ce que nous avons toujours utilisé.

**Le président:** Quand un pneu sûr devient-il un pneu peu rentable?

**M. Sokil:** Quand il n'est pas rechapable. Généralement, notre «rechapeur» nous prévient. Il décide de ne pas rechapier un pneu. De plus, s'il ne le rechape pas, cela veut dire qu'il vend un pneu neuf. Nous sommes parfois coincés entre le «rechapeur» et le marchand de pneus neufs.

**Le président:** Vous comprendrez que je m'intéresse au rapport entre la rentabilité et la sécurité.

**M. Sokil:** Je comprends.

**Le président:** Vous êtes-vous déjà trouvé dans une automobile, derrière un camion dont un pneu éclate?

**M. Sokil:** Non.

**Le président:** Non?

**M. Sokil:** Je n'ai jamais vu de pneu éclater.

**Le président:** Dieu vous en garde. Le Seigneur veille sur vous, car c'est terrifiant.

Les membres d'un comité permanent de la Chambre des communes revenaient de quelque part lorsqu'ils ont été frappés par un pneu qui a explosé. Le bus a quitté la route et il y a eu des blessés.

Nous sommes de simples sénateurs. Nous ne pouvons pas faire grand-chose pour y remédier, mais je pense que le comité permanent de la Chambre des communes, qui a plus d'influence que nous, peut y faire quelque chose.

**Le sénateur St. Germain:** Monsieur le président, je tiens seulement à dire que les connaissances de ce témoin dépassent toutes celles que je pourrais jamais acquérir dans ce domaine.

Monsieur, je vous remercie d'être venu pour nous éclairer.

**M. Sokil:** Je suis ici comme observateur et je me demande simplement ce que vous faites. Je vais peut-être vous surveiller. Je ne sais pas. Merci de m'avoir entendu et je vous souhaite du succès dans vos audiences.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Sokil.

Nos témoins suivants sont des représentants de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. La parole est à vous.

**M. Frank Markson, Association canadienne des fabricants de produits chimiques:** Monsieur le président, je suis le directeur général du comité régional de l'Alberta de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. Je suis accompagné de mon collègue, M. Stan Doods, qui joue un rôle très important au sein de nos comités nationaux et provinciaux, en ce qui concerne la sécurité des transports. M. Doods est également le conseiller de Nova Chemicals, de Calgary, une société nationale établie en Alberta.

Comme votre horaire est très chargé et comme je crois que «siège ankylosé n'a point d'oreilles», je vais essayer de rendre cet exposé le plus intéressant et le plus bref possible.



As a national association with regional committees, we take the matter of transportation safety very seriously, and we have developed a responsible care program. I believe your clerk has distributed some of our material to you.

We take this matter very seriously, and what we propose to do is give you a brief background to our Canadian Chemical Producers' Association and a background to our responsible care program. As well, we will focus in through Mr. Doods on the matter of transportation and distribution safety aspects of our responsible care program.

The Canadian Chemical Producers' Association was founded nationally in 1962. It has a membership of approximately 70-plus companies representing 90 per cent of total Canadian chemical production. Nationally that production is approximately \$15 billion, of which \$6 billion is produced in Alberta. We believe that we play a prominent role in the economy of this country and that we provide benefits to society, and we hope that you will agree — because of our responsible care program — that we are socially responsible in managing chemicals from the cradle to the grave.

In terms of the background to our responsible care program, we have made this program a means by which our member companies fulfil their commitments to the responsible management of their products. We have developed an ethic. We had an old ethic and we have now a new ethic which is the foundation of this responsible care program. The old one was do the minimum that was required. The new ethic is do the right thing and be seen to do the right thing.

Company culture embraces this new ethic. The companies strive to ensure that all employees recognize responsible care and understand the companies' management processes to support it. They are expected as employees to adhere to that program.

The program was started in the mid-1980s. It was implemented in the early 1990s. A condition of membership to the CCPA requires that the member companies formally endorse the principles and codes of practice. There are about 151 of them. The chief executive officer pledges not only to meet the letter of those codes of practice, but to go beyond that to the spirit of those codes of practice.

The responsible care program includes a community outreach program and involvement in community emergency response programs. Mr. Doods will deal with that matter in terms of transportation and distribution.

**Mr. Stan Doods, Canadian Chemical Producers' Association:** As Mr. Markson pointed out, the responsible care program is a condition of membership within the CCPA. Each member company is obligated to put into place policies, procedures and practices which comply with each of those code requirements. Each product — and this includes waste — must be evaluated to ensure that these chemicals are transported in a way that minimizes risk of injury to the people moving the goods, the carriers, to the people along the transportation routes, and to the environment.

En tant qu'association régionale dotée de comités régionaux, nous prenons très au sérieux la question de la sécurité des transports et nous avons mis sur pied un programme à cet égard. Je crois que votre greffier vous a distribué une partie de notre documentation.

Nous prenons cette question très au sérieux et nous nous proposons de vous donner un bref aperçu de notre association et de notre programme de sécurité. Par l'entremise de M. Doods, nous vous parlerons également des aspects de notre programme touchant particulièrement la sécurité dans les transports et la distribution.

L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques a été fondée en 1962. Elle compte plus de 70 sociétés qui représentent 90 p. 100 de la production canadienne totale de produits chimiques. La production nationale a une valeur d'environ 15 milliards de dollars dont 6 milliards pour l'Alberta. Nous croyons que nous jouons un rôle de premier plan dans l'économie du pays et que nous apportons des avantages à la société canadienne. Grâce à notre programme vous conviendrez, nous l'espérons, que nous sommes également une industrie qui gère les produits chimiques, d'un bout à l'autre de la chaîne, en assumant ses responsabilités.

Pour ce qui est de notre programme de gestion responsable, nous en avons fait l'un des moyens par lesquels nos membres peuvent s'acquitter de leurs obligations en ce qui concerne la gestion de leurs produits. Nous avons établi un code de déontologie. Nous avons remplacé l'ancien par un nouveau code qui est à la base de ce programme. L'ancien consistait à faire le minimum. Le nouveau consiste à agir comme il se doit et à bien agir.

Nos membres adoptent cette nouvelle déontologie. Elle cherche à faire en sorte que tous les employés comprennent les méthodes par lesquelles leur entreprise souscrit à ce principe. Les employés doivent adhérer à ce programme.

Le programme a été lancé au milieu des années 80. Il a été mis en oeuvre au début des années 90. Comme condition d'adhésion à notre association, nos membres doivent souscrire formellement à nos principes et à notre code de pratique. Nous comptons 151 adhérents. Le PDG de chacune de ces sociétés s'engage à appliquer non seulement la lettre, mais l'esprit de notre code.

Le programme de gestion responsable comprend un programme qui amène la collectivité à participer au plan d'intervention d'urgence. M. Doods en parlera à propos du transport et de la distribution.

**M. Stan Doods, Association canadienne des fabricants de produits chimiques:** Comme l'a souligné M. Markson, le programme de gestion responsable est une condition d'adhésion à notre association. Chaque société membre a l'obligation de mettre en place des politiques, méthodes et procédés qui se conforment à chacune des exigences du code. Chaque produit — et cela comprend les déchets — doit être évalué pour que son transport puisse être assuré de façon à réduire les risques pour les transporteurs, la population vivant le long des voies de transport et l'environnement.

We do what is call a "mode evaluation". Each member company has tools that the Association has developed which allow them to assist in the selection of the mode which presents the least risk during transport.

Under carrier evaluation, each carrier completes a letter of commitment to the member company along with a self-assessment. Based on the transportation risk activity of that particular carrier's job, the carrier may be required to participate in a third party evaluation of their operations.

These field evaluations are reviewed by the member company and repeated every two years.

Each member company is required to complete route risk assessments for these products and wastes to minimize the exposure of people and environmentally sensitive areas. Each route risk assessment is updated every two years.

Community outreach is required by member companies, along with the carriers, to visit communities along transportation corridors to establish partnerships with those communities. This outreach also requires that each member company adopt communities which may not be a member company's community. However, by virtue of where they are in the transportation system, they are along a major transportation route, either road or rail, which sees chemicals. Hence, we are obligated to adopt additional communities and provide them with this outreach.

That is done in conjunction with the carriers. If it is a major rail carrier — well, there are only two or three rail carriers — or if it is a road carrier, then we do that in conjunction with the carriers. We go out and present them with material safety data sheets. We show them how to contact organizations such as CANUTEC, and then we also have a safety train car. It is a tank car which is equipped to assist first responders in understanding what that equipment is all about. That train moves continually across the country through the various communities, and we as the industry, along with the carriers, go out and make presentations to those communities.

Each member company is required to have an emergency response plan appropriate to the chemicals being transported, irrespective of the regulations. If you are transporting chemicals, even though it may not be regulated that you have an emergency response plan, you are required to have one to meet the requirements of the code.

The association has undertaken additional activities. We have the Transportation Emergency Assistance Plan, commonly known as TEAP, which you may have heard of in the past. This is a Canada-wide emergency response system within the association. We have regional response centres located in key areas which any member company can call upon in the event of an unfortunate incident where a chemical has been spilled through transportation or distribution. These regional response centres are trained to go out and assist the first responders in mitigating the cause of that incident, and then the member company follows up.

Nous procédons à ce que nous appelons une «évaluation du mode de transport». Chaque société membre dispose d'instruments, mis au point par notre association, pour l'aider à choisir le mode de transport qui présente le moins de risques.

Dans le cadre de l'évaluation des transporteurs, chaque transporteur adresse à la société membre une lettre d'engagement et une autoévaluation. En fonction des risques de son mode de transport, le transporteur peut avoir à se soumettre à une évaluation de ses activités par un tiers.

Ces évaluations sur le terrain sont examinées par la société membre et répétées tous les deux ans.

Chaque société membre doit procéder à une évaluation des risques de l'itinéraire pour les produits et déchets en question, de façon à réduire au maximum le risque pour la population et l'environnement. Chacune de ces évaluations est mise à jour tous les deux ans.

Les sociétés membres et les transporteurs doivent visiter les municipalités situées le long des corridors de transport pour établir des partenariats avec elles. Chaque société membre doit également adopter des localités qui ne se trouvent pas nécessairement dans sa région. Néanmoins, ce sont des collectivités qui voient passer des produits chimiques du fait qu'elles sont situées sur le réseau de transport, le long d'une voie de transport importante, qu'elle soit routière ou ferroviaire. Nous sommes donc obligés d'adopter des collectivités supplémentaires et de leur apporter ce partenariat.

On le fait en collaboration avec les transporteurs. S'il s'agit d'un grand transporteur ferroviaire — il n'y en a que deux ou trois — ou si c'est un transporteur routier, nous le faisons en collaboration avec eux. Nous allons leur présenter des feuilles de données sur la sécurité du matériel. Nous leur montrons comment contacter des organismes comme CANUTEC et nous avons également un wagon sécuritaire modèle. C'est un wagon-citerne qui aide les secouristes opérationnels à comprendre en quoi consiste cet équipement. Ce train se déplace constamment, d'un bout à l'autre du pays, où il traverse les diverses localités et nous en profitons, avec les transporteurs, pour faire des exposés dans les municipalités en question.

Chaque société membre doit avoir un plan d'intervention d'urgence adapté aux produits chimiques transportés, quels que soient les règlements. Si vous transportez des produits chimiques, même si la réglementation n'exige pas de plan d'intervention d'urgence, vous devez en avoir un pour répondre aux exigences de notre code.

Notre association a entrepris des activités supplémentaires. Nous avons le Programme d'aide d'urgence au transport, communément connu sous le sigle TEAP, dont vous avez peut-être déjà entendu parler. C'est un système d'intervention que nous avons mis en place à l'échelle de tout le pays. Nous avons dans des secteurs clés, des centres d'intervention régionaux que n'importe quelle société membre peut appeler quand un produit chimique est déversé en cours de transport ou de distribution. Ces centres d'intervention régionaux ont la formation voulue pour aider les équipes de première intervention à atténuer les effets de l'incident et la société membre peut ensuite compléter les efforts.



We have a third-party obligation. Many of our sites have chemical suppliers which supply chemicals to us as feed stocks or intermediates. Those suppliers and those carriers must meet the requirements of responsible care. Hence, our purchasing people at our sites have to go out and meet with the supplier of the chemical to see how they make it, to see whether they meet the requirements of the responsible care program, and to ascertain if the carrier moving the goods to the site meets the same obligations.

Of special interest to us of recent note is the effort of Transport Canada in the clear language legislation. We support this initiative because any process which attempts to make the regulations clearer and simpler to understand has got to be a benefit to all of us in the industry. It has been a real breath of fresh air for us to participate in that.

In addition, they have set up their own web page on the internet, and we as participants in the process can dialogue with them. We can pass along our concerns. Some days, we have an answer back within a matter of minutes. That has been a tremendous step.

As well, in our program, we have an emergency response verification protocol where we, as member companies, must verify that we do in fact have an emergency response plan appropriate to our chemicals in order to maintain our association membership. Of special note is that Transport Canada has adopted that protocol. In other words, we are partnering with Transport Canada. They helped us develop the protocol, and they are now accepting our verification of our member companies. Transport Canada is watching this very closely. They are not letting the reins go willy-nilly here. We are working very closely with them, and they are very pleased with the progress we have made to date.

**Mr. Markson:** In summary, senators, we would like to emphasize that responsible care is a chemical industry commitment to all stakeholders. These are both internal stakeholders and also, most importantly, external stakeholders, especially the public. We have had feedback on this responsible care program from the different levels of government, and it is universally positive on the demonstration that we have managed to achieve with the regulators.

Believe it or not, this is a Canadian first. Who said Canadians are dull and uncreative? This program has been adopted globally by at least 40 companies world wide, and we are continually trying to keep it fresh by seeking future opportunities to fulfil our social responsibilities.

In terms of our key messages, I would like to close by saying that through responsible care, we will work with all our stakeholders to continuously improve transportation safety. We believe we can demonstrate and are credible in working beyond the regulations with good public accountability. We believe that cutbacks in government have not and will not dilute protection of the public and the environment simply because of our ethic, which I mentioned previously.

Nous avons une obligation de tiers. Un bon nombre de nos usines sont alimentées en produits chimiques qui nous servent de matières premières ou d'intermédiaires. Les fournisseurs et transporteurs de ces produits doivent satisfaire aux exigences de notre programme de gestion responsable. Les acheteurs de nos usines doivent donc aller rencontrer ces fournisseurs pour voir s'ils s'acquittent des exigences du programme et ils doivent vérifier si le transporteur s'acquitte des mêmes obligations.

Nous nous intéressons particulièrement aux efforts récemment déployés par Transports Canada pour rédiger les règlements en langage clair. Nous approuvons cette initiative, car tout ce qui vise à rendre la réglementation plus claire et plus simple à comprendre sert les intérêts de tous les membres de l'industrie. Nous avons trouvé très encourageant de participer à cette initiative.

De plus, le ministère a établi sa propre page Web sur l'Internet et, en tant que participants au processus, nous pouvons ainsi dialoguer avec lui. Nous pouvons lui faire part de nos préoccupations. Certains jours, nous recevons une réponse quelques minutes plus tard. C'est là un progrès énorme.

Nous avons également un protocole de vérification de l'intervention d'urgence selon lequel nous devons vérifier que nous avons effectivement un plan d'intervention d'urgence adapté à nos produits chimiques pour pouvoir rester membres de l'association. Je signale que Transports Canada a adopté ce protocole. Autrement dit, nous travaillons en collaboration avec le ministère. Il nous a aidés à élaborer ce protocole et accepte maintenant la vérification que nous faisons auprès de nos membres. Transports Canada surveille le processus de très près. Il ne nous laisse pas agir à notre guise. Nous travaillons en collaboration très étroite avec le ministère et ce dernier est très satisfait des progrès que nous avons réalisés jusqu'ici.

**M. Markson:** En résumé, sénateurs, nous tenons à souligner que la gestion responsable représente un engagement pris par l'industrie chimique envers toutes les parties prenantes. Il s'agit tant des membres de l'industrie que des intérêts de l'extérieur et surtout du public. Nous avons obtenu une rétroaction au sujet de ce programme des divers niveaux de gouvernement et, comme nous avons pu démontrer son efficacité aux organismes de réglementation, tous sont unanimes à l'approuver.

Croyez-le ou non, il s'agit d'une première au Canada. Qui a prétendu que les Canadiens manquaient d'imagination? Ce programme a été adopté dans le monde entier par une quarantaine d'entreprises et nous le mettons continuellement à jour en recherchant les possibilités futures de nous acquitter de nos responsabilités sociales.

Pour ce qui est du principal message que nous avons à vous transmettre, je conclurai en disant que, dans le cadre de cette gestion responsable, nous travaillerons avec toutes les parties prenantes pour améliorer continuellement la sécurité dans les transports. Nous croyons qu'il est possible de faire du bon travail, en dehors de la réglementation, en assurant une bonne reddition de comptes. Nous croyons que les compressions budgétaires ne nuisent pas à la protection du public et de l'environnement, et cela grâce à notre code d'éthique, dont j'ai déjà parlé.

Good safety performance pays and enhances our competitiveness. It does not pay us not to get the goods to market as efficiently and effectively as possible and as safely as possible. We have a responsibility to our customers and to our suppliers. Basically, it is good business to have a responsible care program.

That is the formal part of our presentation, Mr. Chairman. We would be pleased to answer any questions. We have taken into account the questions that were given to us and would be pleased to answer any of them.

**Senator St. Germain:** Gentlemen, thank you for making your presentation this morning and being a part of this.

I had a visit from the Firefighters Association. I guess they are on the front line. They are called in the moment that there is an incident involving your products. Are they the only service in the community that responds, and if they are not, who else is there?

When you develop a new chemical, how much time do you have to get the information out to the people who deal with the spills of these dangerous chemicals?

I spoke with the Vancouver firefighters, and they had a concern about dealing with chemicals. They came to my office. I cannot remember exactly what their concern was, but it related to having the knowledge at their fingertips. Could you answer that for us?

**Mr. Doods:** We deal with the police, the firefighters, and the hospitals. Communities which are a little more sophisticated have what they call a disaster services group, and they are the first responders. Any time we go out and make these presentations in the communities, we invite all of those people as first responders. I hope that gives you some of the breadth that we are seeking in this activity. Sometimes an RCMP officer or an OPP officer is first on the scene, so we try and include them in these presentations.

I am pleased to say that we get a very good turnout for these activities. In August, I was personally involved in one in Canmore. That is a holiday month, but we had 60 people from the police department, the fire department and the medical community. We also invited the media, by the way. They are part of this process. They are somewhat distant, obviously, but they are there because we believe we have got a good news story to tell. Our main concern is to get as much information about what it is they are handling, how to identify what they are handling, what it can do in a given situation, and who to contact to get additional information and resources flowing.

**Senator St. Germain:** Let us suppose the police department calls and says, "Look, there has been a spill." Does your association have a response team available virtually 24 hours a day to respond and give the information that these people may need to deal with the situation?

**Mr. Doods:** Yes.

De bons résultats sur le plan de la sécurité augmentent notre compétitivité. Il n'est pas avantageux pour nous de ne pas chercher à transporter nos produits vers les marchés de la façon la plus efficace et sécuritaire possible. Nous avons des responsabilités envers nos clients et nos fournisseurs. Notre programme de gestion responsable est bon pour nos affaires.

Voilà qui termine notre exposé, monsieur le président. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions. Nous avons tenu compte des questions que nous avons reçues et nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

**Le sénateur St. Germain:** Messieurs, merci de votre exposé de ce matin et de votre participation à nos audiences.

J'ai reçu la visite de représentants de l'Association des chefs de pompiers. Je suppose qu'ils sont en première ligne. On les appelle dès qu'il y a un incident impliquant vos produits. Est-ce le seul service de la collectivité qui intervient ou y en a-t-il d'autres?

Quand vous mettez au point un nouveau produit chimique, de combien de temps disposez-vous pour communiquer l'information requise aux personnes qui interviennent en cas de déversement de produits chimiques dangereux?

J'ai parlé aux pompiers de Vancouver qui avaient des inquiétudes au sujet des produits chimiques. Ils sont venus me voir à mon bureau. Je ne me souviens pas exactement de ce qui les préoccupait, mais ils voulaient avoir les renseignements voulus sous la main. Pourriez-vous répondre à cela?

**M. Doods:** Nous faisons affaire à la police, aux pompiers et aux hôpitaux. Les localités bien équipées ont ce qu'elles appellent un groupe de services en cas de désastre qui est le premier à intervenir. Chaque fois que nous allons faire un exposé dans une localité, nous invitons tous les membres des services d'intervention d'urgence. Cela vous donne, j'espère, une idée de ce que nous recherchons. Parfois, un agent de la GRC ou de la police provinciale de l'Ontario est le premier arrivé sur les lieux. Nous essayons donc de faire participer les policiers à nos présentations.

J'ai le plaisir de dire que ces activités attirent beaucoup de monde. En août, j'ai participé personnellement à une présentation à Canmore. C'est un mois où les gens sont en vacances, mais une soixantaine de personnes du service de police, du service d'incendie et de la communauté médicale sont venues. Nous avons également invité les médias. Ils font partie du processus. Ils sont assez distants, bien entendu, mais ils viennent parce que nous avons des choses intéressantes à dire. Notre principal objectif est de diffuser le maximum de renseignements sur les produits transportés, comment déterminer quels sont ces produits, les réactions qu'ils peuvent produire dans une situation donnée et qui contacter pour obtenir des renseignements supplémentaires et de l'aide.

**Le sénateur St. Germain:** Supposons que la police appelle et vous dise qu'il y a eu un déversement. Votre association a-t-elle une équipe d'intervention disponible pratiquement 24 heures sur 24 pour fournir l'information dont les gens ont besoin pour faire face à la situation?

**M. Doods:** Oui.



**Senator St. Germain:** You do?

**Mr. Doods:** Yes. I was going to say every member has that. However, I do not know whether I can say that. I can tell you what we have. I can tell you what Dow, Celanese, and Esso have. We do have people, and we could call our 1-800 number now.

**Senator St. Germain:** When you say "we", is this the CCPA?

**Mr. Doods:** Yes. When we talked about TEAP in our presentation, our Transportation Emergency Assistance Plan, if you were to call CANUTEC — a lot of the first responders are trained to call CANUTEC — and the product was identified as an association member product, they can contact the TEAP regional response centres. The TEAP regional response centres are trained and equipped to talk directly back to the first responder within minutes of that call.

**Senator St. Germain:** Apparently, a system in the U.S. has been developed that is different from the one we use. It is computerized. For some odd reason Transport Canada has not accepted the methodology yet or has not wanted to test it. Now that it has been brought to my attention, this is what the Vancouver Firefighters were asking for. They want something computerized so the moment a call comes in and the moment they can identify the product, there is an information system through either the internet or computers.

**Mr. Doods:** I am familiar with the U.S. program. I am not sure that it has been as successful as the developers would have liked, given the movement of products. There are so many of them. Our role has been to provide the first people on the scene with the tools to identify what is going on, either through placards or through stencilling on the side of various rail containers and truck containers.

A new guide book has come out. I did not bring one with me, but if you like, there are lots of them. It is called a NAFTA guide book, the transportation emergency response guidebook which has all of the placard numbers in it. One section tells the first responder what to do, if that is the placard that he has got. Things of this nature give the first responders tools to allow them to react appropriately. We would be pleased to work with you on what the Canadian Association of Fire Chiefs is looking for. We would always be in a position to do that.

**Senator Perrault:** The brochure that you brought with you this morning is very attractive. I presume it has been given wide-spread circulation in the province of Alberta.

**Mr. Doods:** Yes.

**Senator Perrault:** I notice that you have a very positive thrust towards education. There are pictures of young people who are in this case receiving information from Canadian Oxy at the Bruderheim School. Has a program been developed which can be made available to schools anywhere in the country or the universities, or is this done on a special project basis? It seems to me that the importance of the industry and the importance of

**Le sénateur St. Germain:** Vous le faites?

**M. Doods:** Oui. J'allais dire que chacun de nos membres peut le faire. Mais je me demande si je peux l'affirmer. Je suis toutefois en mesure de vous dire ce que nous avons. Je peux vous dire ce que Dow, Celanese et Esso ont. Nous avons des gens et nous pourrions appeler immédiatement notre numéro 1-800.

**Le sénateur St. Germain:** Quand vous dites «nous», parlez-vous de votre association?

**M. Doods:** Oui. Quand nous avons parlé, dans notre exposé, de TEAP, notre Programme d'aide d'urgence au transport, si vous appelez CANUTEC — un bon nombre de secouristes opérationnels ont pour instruction d'appeler CANUTEC — et si le produit est identifié comme un produit fabriqué par un de nos membres, on peut contacter les centres d'intervention régionaux TEAP. Ces centres sont équipés pour répondre directement aux secouristes dans les quelques minutes suivant leur appel.

**Le sénateur St. Germain:** Apparemment, on a mis au point, aux États-Unis, un système différent du nôtre. Il est informatisé. Pour une raison que j'ignore, Transports Canada n'a pas encore accepté cette méthodologie ou n'a pas voulu l'expérimenter. On m'a signalé que c'est ce que réclamaient les pompiers de Vancouver. Ils veulent un système informatisé afin que, dès qu'un appel est reçu et que le produit peut être identifié, ils puissent obtenir l'information requise par l'Internet ou par ordinateur.

**M. Doods:** Je connais le programme américain. Je ne suis pas certain qu'il ait eu autant de succès que ses promoteurs l'auraient souhaité, compte tenu des produits transportés. Ils sont très nombreux. Notre rôle est de fournir aux secouristes opérationnels les moyens d'identifier les produits dont il s'agit, au moyen de plaques d'identification ou d'inscriptions sur les wagons ou les camions.

Un nouveau guide a été publié. Je ne l'ai pas apporté, mais il y en a un grand nombre. C'est un guide d'aide d'urgence au transport où figurent tous les numéros de plaque. Un chapitre indique aux secouristes ce qu'ils doivent faire s'ils se trouvent devant ces plaques. Cela leur donne les moyens de prendre les mesures requises. Nous nous ferions un plaisir de travailler avec vous pour fournir les renseignements que recherche l'Association canadienne des chefs de pompiers. Nous serons toujours en mesure de le faire.

**Le sénateur Perrault:** La brochure que vous avez apportée avec vous ce matin est très attrayante. Je suppose qu'elle a été largement diffusée en Alberta.

**M. Doods:** Oui.

**Le sénateur Perrault:** Je remarque que vous êtes très orientés vers l'éducation. Il y a des photos de jeunes qui obtiennent de l'information de Canadian Oxy, à l'école Bruderheim. Y a-t-il un programme qui peut être mis à la disposition de toutes les écoles du pays ou des universités ou cela s'inscrit-il dans un projet spécial? Étant donné l'importance de votre industrie et la nécessité de protéger le public, ce genre de programme pourrait être mis en

safeguarding the people of the country might warrant a program of this kind implemented from coast to coast. What are the other members doing about it in the other provinces?

**Mr. Doods:** Certainly every member through the community outreach program is encouraged to do outreach activities, be it a school or a Kinsmen Club.

**Senator Perrault:** Have education departments been approached and offered expertise? This should be almost mandatory in the schools.

**Mr. Markson:** That is a very good point. As member companies, we have tried to do a number of things. For example, Fort Saskatchewan is a regional industrial community on both sides of the North Saskatchewan River. It is comprised of members of CCPA and non-members of CCPA because there are different sectors. There are oil refineries, chemical plants, and agricultural processing plants. We have formed an education committee. We go out to the schools on both sides of the river and assist in curriculum development in the area of science.

The Strathcona Industrial Association represents Refinery Row here in Edmonton. They go out and talk to the schools about safety, community awareness and emergency response.

We work with national associations on the environmental side and with educators, and we try to get the message across through them.

You are quite right, senator. There is a need for harmonization. There is a need to make this more systematic.

Alberta Education is developing a multi-media chemistry project through CD-ROMs. This will be a wonderful way of educating children in the field of science.

**Senator Perrault:** There is a strong presence on the Internet. Young people like that.

**Mr. Markson:** It is absolutely fabulous. However, you are right. Keep pressing us, keep reminding us, and hopefully we will come up to your standards. That is a very good point.

**Senator Perrault:** Do you have figures to indicate the number of major incidents that have occurred in Canada in the past 10 years involving your members? Was there a loss of life? What injuries were sustained and what action has been taken to correct the situation? Do you have any figures on that?

**Mr. Doods:** Not formally, but we are working on it. We were prepared to say that there has never been a fatality as a result of a dangerous goods transportation incident in Canada.

**The Chairman:** Is that true?

**Mr. Doods:** I believe that is true.

**Senator Perrault:** The habitat has been affected in certain cases.

oeuvre d'un bout à l'autre du pays. Que font les autres membres de votre industrie dans les autres provinces?

**M. Doods:** Tous nos membres sont invités à se livrer à des activités de ce genre, que ce soit dans les écoles ou les clubs Kinsmen.

**Le sénateur Perrault:** Avez-vous contacté les commissions scolaires pour offrir vos connaissances? Cela devrait être pratiquement obligatoire dans les écoles.

**M. Markson:** C'est une excellente observation. Nos membres ont essayé de faire diverses choses. Par exemple, Fort Saskatchewan est une localité industrielle située des deux côtés de la rivière Nord-Saskatchewan. Nous avons là des membres de notre association et d'autres compagnies qui font partie de secteurs différents. Il y a des raffineries de pétrole, des usines de produits chimiques et des usines de transformation de produits agricoles. Nous avons constitué un comité d'éducation. Nous allons dans les écoles, des deux côtés de la rivière, pour participer à l'élaboration du programme scientifique.

L'Association industrielle de Strathcona représente les raffineries d'Edmonton. Elle va dans les écoles parler de la sécurité, de la sensibilisation de la collectivité et de l'intervention d'urgence.

Nous travaillons en collaboration avec les associations nationales à la protection de l'environnement et nous essayons de rejoindre les jeunes par l'entremise des éducateurs.

Vous avez raison, sénateur. Une harmonisation s'impose. Il faudrait que ce soit plus systématique.

Le ministère de l'Éducation de l'Alberta est en train de mettre au point un programme de chimie multimédia sur CD-ROM. Ce sera une merveilleuse façon d'éduquer les enfants dans le domaine des sciences.

**Le sénateur Perrault:** Les sciences sont très présentes sur l'Internet. Cela plaît aux jeunes.

**M. Markson:** C'est absolument fabuleux. Mais vous avez raison, continuez vos pressions et nous finirons par vous donner satisfaction. Vous avez tout à fait raison.

**Le sénateur Perrault:** Avez-vous des chiffres indiquant le nombre d'incidents majeurs qui se sont produits au Canada depuis dix ans et qui impliquaient des membres de votre association? Y a-t-il eu des décès? Quelles ont été les blessures causées et quelles mesures a-t-on prises pour remédier à la situation? Avez-vous des chiffres à ce sujet?

**M. Doods:** Nous n'avons pas de chiffres officiels, mais nous y travaillons. Nous sommes prêts à dire qu'aucun décès n'a été causé à la suite d'un accident survenu pendant le transport de marchandises dangereuses au Canada.

**Le président:** Est-ce vrai?

**M. Doods:** Je crois que c'est vrai.

**Le sénateur Perrault:** L'environnement a été contaminé dans certains cas.



**Mr. Doods:** Yes, there has been environmental damage — there is no question about that. We met most recently as an association with the two major railroads and Canada's railroad association late last week in Winnipeg to review railway safety performance. We believe that the numbers are coming down. There were some troublesome months last year in October and November when they ran into some bad weather.

From the perspective of Nova Chemicals, our Transportation Emergency Response Team has not been out for three years, and we ship a lot of chemicals.

**Senator Perrault:** Progress is apparently being made.

**Mr. Doods:** We are very pleased with the work that we are able to do cooperatively with both the railroads.

**Senator Perrault:** This would make a great special for CBC, for example. You could build this into a real drama, protecting the environment and protecting lives. It seems to me that the ingredients are here for a very interesting and major special that could be done in this country and given wide-spread publicity.

**Senator St. Germain:** Senator Perrault, may I ask, through you, what percentage of dangerous goods travel by rail as opposed to truck?

**Senator Perrault:** Good question.

**Mr. Doods:** You have to be careful with the number.

Nova Chemicals had 56,000 shipments in 1995, of which 36,000 were by rail. However, the rail weight is roughly four to one in comparison to truck weight. You can get 25 tons on a truck and you get 100 tons in a tanker.

**Senator Perrault:** This is a bit off the point, but with respect to the Bhopal, India, was responsibility ever affixed for that totally horrible disaster?

**Mr. Markson:** I do not think it has been established, but frankly, Bhopal was a great motivator for this responsible care program.

**Senator Perrault:** I wondered what effect it would have on the industry.

**Mr. Doods:** The initiative by the federal government at that time was to say, "Can that happen in Canada?" A tripartite group was put together to look at that. Ten specific questions were asked. One of the results from the Canadian Chemical Producers' Association was our responsible care program. We just could not afford for that to happen in Canada.

**Mr. Markson:** A national body also established called the MIACC, the Major Industrial Accidents Council of Canada. The CCPA works very closely with that council. It is national; it is non-political. It has all the stakeholders involved in making sure that standards for public safety and the environment in this country are up to snuff. In fact, a couple weeks ago they had their conference in Edmonton.

**M. Doods:** Oui, il y a eu des dommages environnementaux, cela ne fait aucun doute. Tout récemment, notre association a rencontré les représentants des deux grands chemins de fer et l'association ferroviaire du Canada, la semaine dernière à Winnipeg, pour discuter de la sécurité ferroviaire. Nous croyons que le nombre d'accidents est en baisse. Il y a eu des mois difficiles, l'année dernière, en octobre et novembre, à cause du mauvais temps.

Pour ce qui est de Nova Chemicals, notre équipe d'aide d'urgence au transport n'a pas eu à intervenir depuis trois ans, et nous expédions une grosse quantité de produits chimiques.

**Le sénateur Perrault:** On semble avoir fait des progrès.

**M. Doods:** Nous sommes très satisfaits du travail que nous avons pu faire en collaboration avec les deux compagnies de chemin de fer.

**Le sénateur Perrault:** Cela ferait une très bonne émission spéciale pour Radio-Canada, par exemple. On pourrait en faire un docu-drame sur la protection de l'environnement et la protection des vies humaines. Je pense qu'on aurait là tous les ingrédients voulus pour une émission spéciale très intéressante qui pourrait être réalisée chez nous et obtenir beaucoup de publicité.

**Le sénateur St. Germain:** Sénateur Perrault, puis-je demander, par votre entremise, quel est le pourcentage de marchandises dangereuses qui sont transportées par chemin de fer plutôt que par camion?

**Le sénateur Perrault:** Bonne question.

**M. Doods:** Il faut être prudent avec les chiffres.

Nova Chemicals a fait 56 000 expéditions en 1995, dont 36 000 par chemin de fer. Le poids transporté par chemin de fer est à peu près quatre fois plus élevé que par camion. Vous pouvez transporter 25 tonnes dans un camion et 100 tonnes dans un wagon-citerne.

**Le sénateur Perrault:** C'est un peu en dehors du sujet, mais a-t-on jamais établi la responsabilité de l'horrible désastre de Bhopal, en Inde?

**M. Markson:** Je ne pense pas qu'elle ait été établie, mais Bhopal a été, dans une large mesure, à l'origine de ce programme de gestion responsable.

**Le sénateur Perrault:** Je me demandais quels avaient été ses effets sur l'industrie.

**M. Doods:** À l'époque, le gouvernement fédéral s'est demandé si ce genre de désastre pouvait se produire au Canada. Un groupe tripartite a été constitué pour étudier la question. Dix questions précises ont été posées. L'un des résultats a été notre programme. Notre association ne pouvait pas se permettre de laisser une telle chose se produire au Canada.

**M. Markson:** On a également établi un organisme national appelé CCAIM, le Conseil canadien des accidents industriels majeurs. Notre association travaille en collaboration étroite avec cet organisme. Il est national et non politique. Toutes les parties prenantes veillent à ce que les normes soient les plus élevées pour la sécurité du public et de l'environnement. Il y a deux semaines, le conseil a tenu sa conférence à Edmonton.

**Senator Perrault:** It is good to see this progress being made. Thank you.

**Senator Adams:** We heard from the Minister of Transportation of the Territorial Government yesterday. I think you people sometimes transport dangerous goods in the Territories, especially with respect to oil exploration and diamond mining. We heard yesterday that they have started building winter roads to a diamond mining site, and more than 3,000 trucks will be carrying goods up to the Territories.

I was wondering about the difference between winter roads and highways. The Department of Transport has regulations for exporting dangerous goods. We have barges moving through the Mackenzie River. Where I live, we have barges coming through from Churchill, Manitoba, up to the Keewatin area. The Baffin region is supplied mostly from Montreal, as well as the mining communities in Nanisivik and Little Cornwallis in the high Arctic. I was wondering about the difference in regulations between highways and exporting to some of the companies working up in the Territories.

**Mr. Markson:** From a shipper's perspective, we must keep our eye on the ball with respect to safety standards. I think safety standards should be uniform and consistent. I do not think we should compromise the road system, wherever it leads to when it comes to transportation, whether it is hazardous materials or non-hazardous materials. Our ethic suggests that we would not favour a double standard here.

**Senator Adams:** I am mostly concerned about the building of winter roads. They go through lakes, which is a little different than highways. There are different dangers on the lake than on the highway. If there is a spill on a lake, you have to clean it up, but how do you do that? Some trucks go through the ice. That is my concern.

**Mr. Markson:** Exactly. There is an environmental danger. You are absolutely right. I do not think there should be any compromise, not if we live up to our ethic.

**Mr. Doods:** We are also on record as doing route risk assessments. Each member of our association is required to assess the risks of each route. This assessment looks at population centres. It takes a look at water courses. It takes a look at environmentally sensitive areas. We cannot bypass those in every case, but we are obligated to address them and maybe go in and make absolutely certain that trucks only go through there during certain hours or that the emergency responders in this particular zone know exactly what to do in case of an incident. One of the things that you do not want to disturb is a potable water source or an environmentally sensitive area. The shipper and the carrier have a responsibility to the community to do that.

**Mr. Markson:** It is also good economics, because if someone is caught trying to clean up, it is very costly.

**Senator Adams:** Yes, and there is a difference again.

**Le sénateur Perrault:** Ce genre de progrès est agréable à constater. Merci.

**Le sénateur Adams:** Hier, nous avons entendu le témoignage du ministre des Transports du gouvernement territorial. Vous transportez parfois des produits dangereux dans les Territoires, surtout pour l'exploration pétrolière et les mines de diamants. Nous avons entendu dire, hier, qu'on avait commencé à construire des chemins d'hiver jusqu'à une mine de diamants et que plus de 3 000 camions transporteront des marchandises dans les territoires.

Je me demandais quelle est la différence entre les chemins d'hiver et les routes. Le ministère des Transports a une réglementation à l'égard de l'exportation de marchandises dangereuses. Nous avons des barges qui vont de Churchill, au Manitoba, jusqu'à la région de Keewatin. La région de Baffin est surtout approvisionnée à partir de Montréal, tout comme les localités minières de Nanisivik et Little Cornwallis, dans le haut Arctique. Je me demandais quelle est la différence dans la réglementation touchant les routes et l'exportation pour certaines des compagnies qui travaillent dans les Territoires.

**M. Markson:** Du point de vue de l'expéditeur, nous devons rester vigilants en ce qui concerne les normes de sécurité. Ces normes devraient être uniformes. Nous ne pensons pas qu'il faudrait compromettre le réseau routier, quelle que soit sa destination, quand il s'agit de transporter des matériaux dangereux ou non dangereux. Nous ne souhaitons pas que l'on fasse deux poids deux mesures.

**Le sénateur Adams:** Je m'intéresse surtout à la construction des chemins d'hiver. Ils traversent des lacs, ce qui n'est pas tout à fait la même chose que dans le cas des routes ordinaires. Les dangers sont différents sur les lacs. S'il y a un déversement, vous devez nettoyer, mais comment faites-vous? Certains camions passent à travers la glace. C'est ce qui m'inquiète.

**M. Markson:** Exactement. Il y a un risque environnemental. Vous avez parfaitement raison. Je ne pense pas qu'il devrait y avoir le moindre compromis, pas si nous respectons notre code de déontologie.

**M. Doods:** Nous faisons également des évaluations des risques routiers. Chaque membre de notre association doit évaluer les risques de chaque itinéraire. Cette évaluation tient compte des centres de population. Elle tient compte des cours d'eau. Elle tient compte des régions qui ont une écologie fragile. Nous ne pouvons pas toujours les contourner, mais nous sommes obligés d'en tenir compte et de veiller à ce que les camions ne les traversent qu'à certaines heures ou à ce que les services d'intervention d'urgence de la zone en question sachent exactement quoi faire en cas d'accident. Vous ne voulez pas perturber une source d'eau potable ou une région dont l'écologie est fragile. L'expéditeur et le transporteur ont, à cet égard, une responsabilité envers la collectivité.

**M. Markson:** C'est également une question de rentabilité, car un nettoyage coûte très cher.

**Le sénateur Adams:** Oui, et là encore, la situation est différente.



I drive sometimes after a snowstorm in Ottawa. Even if we have two feet of snow, I have no problem going through the snow. If I go up to a northern community that has two feet of snow, I cannot drive through that. I have to drive over top because there is a difference. As soon as a driver passes Yellowknife, there is quite a difference between driving in Alberta. It is very cold up there, and the snow is fine; it is not powder. It is just like solid ice. When you hit it, there is quite a difference. I know you are familiar with it. Workers have been trained if something happens while carrying chemicals.

**Senator Bacon:** Did you say your membership represents 90 per cent of chemical producers?

**Mr. Doods:** Yes.

**Senator Bacon:** What happens to the remaining 10 per cent? Do they pose more danger on the highways to highway users and the environment?

**Mr. Markson:** The short answer is that you would have to ask them.

**Senator Bacon:** You must know.

**Mr. Markson:** We want to show by example that we have a credible responsible care program complementing government regulations at all levels, and we would try to reach out to them and encourage them to join our association. In fact, we will be doing a membership drive. Hopefully they will see the positive side of this, and they will come up to our standards. They are very welcome to join our association, but the condition is that they must meet these rigorous responsible care codes of practice standards.

**Senator Bacon:** Is it because of your code that they do not want to abide by the rules?

**Mr. Markson:** Many of them may not necessarily be members of our association. However, they belong to other associations, and they do take the essence out of our codes in many instances. The challenge is to have everyone singing from the same hymn sheet and demonstrating that too. It is still a challenge.

**The Chairman:** Getting back to the 10 per cent question, 10 per cent is significant. There is no question about that. However, it would be very significant if that 10 per cent, for example, produced 30 or 40 per cent of the capacity. Could you explain that a little further?

What if Dow Chemical says that they will go alone? They are one of 10, so they are 10 per cent, but they are doing 50 per cent of the business. Is that the case with this 10 per cent? Are they doing 10 per cent of the volume, or are 10 per cent of the members doing 1 per cent of the volume?

**Mr. Markson:** I cannot answer that, but I would be willing to follow up with a written answer.

**The Chairman:** Is it a significant amount? If you identify them, maybe that will give us the answer.

**Mr. Markson:** I could not do that today, sir, but I would be prepared to follow up to find out for you.

**The Chairman:** Perhaps you could do that. It would give us the proper perspective.

À Ottawa, je conduis parfois après une tempête de neige. Même s'il y a deux pieds de neige, je n'ai aucun problème. Si je vais dans une localité du Nord où il y a deux pieds de neige, je ne peux pas conduire. Je dois passer par-dessus. Dès qu'un conducteur dépasse Yellowknife, ce n'est plus du tout la même chose que de conduire en Alberta. Il fait très froid dans le Nord et la neige est fine; ce n'est pas de la poudre. C'est comme de la glace. Vous savez ce que je veux dire. Les travailleurs ont reçu une formation pour le cas où il se produirait un accident pendant le transport de produits chimiques.

**Le sénateur Bacon:** Avez-vous dit que vos membres représentaient 90 p. 100 des fabricants de produits chimiques?

**M. Doods:** Oui.

**Le sénateur Bacon:** Qu'advient-il des 10 p. 100 restant? Posent-ils davantage de dangers pour le réseau routier, pour les usagers de la route et pour l'environnement?

**M. Markson:** Il faudra leur poser la question.

**Le sénateur Bacon:** Vous devez le savoir.

**M. Markson:** Nous voulons leur montrer, par l'exemple, que nous avons un programme de gestion responsable crédible qui complète la réglementation du gouvernement à tous les niveaux et nous voudrions les inciter à se joindre à notre association. En fait, nous allons lancer une campagne de recrutement. J'espère qu'ils verront les avantages de notre initiative et qu'ils adopteront nos normes. Ils sont les bienvenus au sein de notre association, mais c'est à la condition de se conformer à des normes rigoureuses.

**Le sénateur Bacon:** C'est à cause de votre code qu'ils ne veulent pas se conformer à vos règles?

**M. Markson:** Un bon nombre d'entre eux ne sont pas nécessairement membres de notre association. Ils peuvent toutefois appartenir à d'autres associations et, bien souvent, ils appliquent les principes essentiels de notre code. Nous voudrions que tout le monde soit au même diapason. C'est un défi à relever.

**Le président:** Pour en revenir aux 10 p. 100, c'est un pourcentage important. Cela ne fait aucun doute. Ce serait toutefois encore plus important si ces 10 p. 100 de producteurs fabriquaient 30 ou 40 p. 100 de la production totale. Pourriez-vous nous en dire plus?

Que se passe-t-il si Dow Chemical veut faire cavalier seul? Si cette compagnie fait partie des 10 p. 100, elle représente, à elle seule, 50 p. 100 de l'industrie. Est-ce le cas? Ces 10 p. 100 de fabricants produisent-ils 10 p. 100 du volume ou 1 p. 100?

**M. Markson:** Je n'ai pas la réponse à cette question, mais je serais prêt à y répondre par écrit.

**Le président:** Est-ce une quantité importante? Si vous pouviez indiquer leurs noms, cela nous donnerait peut-être la réponse.

**M. Markson:** Je ne peux pas le faire aujourd'hui, monsieur, mais je serais prêt à vérifier pour vous.

**Le président:** Peut-être pourriez-vous le faire. Cela nous donnerait une bonne idée de la situation.

**Mr. Markson:** Absolutely.

**The Chairman:** If it is one way, it is not really terribly relevant; but, if it is the other way —

**Mr. Markson:** Well, it is relevant because you are dealing with society as a whole, and you have to deal with society as a whole.

**The Chairman:** I want to ask you to deal briefly with the transportation of hazardous and dangerous goods outside of Canada in the United States, Europe and Asia, wherever you might have some experience. However, before I do that, can you comment on the standards you might set for the carriers to meet? You were present when I was asking about the economics of tires. In advising your members, does it concern you that perhaps a standard should be met in your industry?

**Mr. Markson:** I think Mr. Doods could go into this in specific detail, but I did mention that we have a multi-stakeholder process. We have developed cooperative and collaborative relationships with our carriers. It is vital to do this. In essence, we are in partnership with these carriers. These carriers, whatever the mode of transportation, assist us in getting our goods to market. Mr. Doods could give you examples of that and the type of association work he does specifically on transportation with those carriers.

**Mr. Doods:** We have set a carrier standard.

**The Chairman:** Does that include tire standards?

**Mr. Doods:** No. However, we do have a standard for the railway people and we do have a standard for the road carriers. At best, I would guess that we are moving toward phase two of that. We have just been made aware of a program called Partnership in Compliance, which is a pilot program involving the Canadian Trucking Association. If we were to ask for something here today, we would ask for your support in understanding that program because it will lead to the harmonization of carrier participation in safety programs. We just asked what your tire program was and we took what you told us. This Partnership in Compliance program specifies what the tire program should be for a Canadian motor carrier. We have looked at this as an association, and we are just in the process of adopting it as part of our motor carrier evaluation. We did not have a standard with respect to what is a good accident rate. This program does that. It says "thou shalt have an urban accident rate of something."

**The Chairman:** Have you or have you not got the data for that yet?

**Mr. Doods:** The data is there, and the Canadian Trucking Association has this data. We were sort of asking, but we did not really know what to ask for. We thought that they should have a drug program, but now there are standards out there that we know these people must strive for. That is what we are going after in our association. This Partnership in Compliance program — the PIC program — is getting more recognition across Canada and the U.S. We see that as a distinct advantage to us.

**M. Markson:** Absolument.

**Le président:** Dans un cas, ce n'est pas bien grave, mais dans l'autre cas...

**M. Markson:** C'est important, car il faut tenir compte de l'ensemble de la société.

**Le président:** J'aimerais que vous nous parliez brièvement du transport des produits dangereux à l'extérieur du Canada, aux États-Unis, en Europe et en Asie, dans tous les pays où vous savez ce qui se passe. Mais avant, pourriez-vous nous parler des normes qui pourraient être établies pour les transporteurs? Vous étiez là quand j'ai posé des questions au sujet des pneus. Quand vous conseillez vos membres, estimez-vous important qu'une norme soit respectée dans votre industrie?

**M. Markson:** Je pense que M. Doods pourrait entrer dans les détails, mais j'ai mentionné que nous collaborons avec les diverses parties prenantes. Nous avons établi des relations de coopération avec nos transporteurs. C'est essentiel. Ils sont nos partenaires. Quel que soit le mode de transport, les transporteurs nous aident à acheminer nos marchandises jusqu'au marché. M. Doods pourrait vous en donner des exemples et vous parler du genre de travail qu'il fait avec ces transporteurs.

**M. Doods:** Nous avons établi une norme pour les transporteurs.

**Le président:** Cela comprend-il les normes pour les pneus?

**M. Doods:** Non. Mais nous avons une norme pour les chemins de fer et une autre pour les transporteurs routiers. Nous nous orientons vers la deuxième phase. Nous venons d'entendre parler d'un programme appelé Partnership in Compliance, un projet pilote auquel participe l'Association canadienne du camionnage. Si nous avons quelque chose à vous demander aujourd'hui, ce serait votre aide pour comprendre ce programme, parce qu'il va conduire à l'harmonisation de la participation des transporteurs aux programmes de sécurité. Nous venons de demander quel était le programme concernant les pneus et nous avons pris note de ce que vous nous avez dit. Le programme Partnership in Compliance précise ce que le programme pour les pneus devrait être pour un transporteur routier canadien. Notre association a examiné la question et nous sommes en train d'adopter ce programme dans le cadre de notre évaluation des transporteurs routiers. Nous n'avons pas de norme en ce qui concerne le taux d'accidents. Ce programme en a une. Il précise quel doit être le taux d'accidents urbains.

**Le président:** Avez-vous ou n'avez-vous pas de données à cet égard?

**M. Doods:** Les données sont là et l'Association canadienne du camionnage les possède. Nous avons posé la question, mais sans savoir exactement ce qu'il fallait demander. Nous pensions qu'il devait y avoir un programme de dépistage des drogues, mais maintenant il y a des normes et nous savons que ces transporteurs doivent les appliquer. C'est ce que nous recherchons dans notre association. Le programme Partnership in Compliance est de plus en plus reconnu au Canada et aux États-Unis. Nous y voyons là un net avantage pour nous.



I do not know all of the ins and outs of trucking and what a tire should look like. I am perhaps not as knowledgeable as yourself. Certainly that initiative, with the process around deregulation, needs to come to the forefront in the next few years. We would be prepared to share a copy of that program with your subcommittee.

**The Chairman:** We would appreciate that very much.

**Mr. Doods:** The Partnership in Compliance program is not for every carrier. A one-unit, one-man operation will have some struggles achieving and keeping the records that are required. We have talked to some of the major carriers in the province around the record keeping that is required, and it is a very onerous task for them.

You need some depth. Depth means resources, but we certainly see this as a positive, much more in-depth look at what the carrier program is than what we were even asking for.

**The Chairman:** You have made gigantic steps since the early 1980s in packaging, identification, communication, education. No one has any fault on the trucking side or the industry side, but it is still there and the partnership program is excellent.

Can members of the committee learn anything valid by way of the foreign experience in Europe or Asia? Industry-wise, are we sharing the technology and the process?

**Mr. Markson:** There is an international chemical association. Given the CCPA record of being recognized as the founder of responsible care, we play a very prominent role within that international framework. The issues you have raised would lead to developing the continuous improvement we are seeking. Our objective is that one incident is not good enough. That is the standard we wish to achieve. Our Canadian association plays a prominent role in these international associations.

**Senator Perrault:** Obviously your organization is dealing with some excellent issues. You say that each day the creative solutions being developed by your employees ensure that you are carrying through on that promise of safe-guarding human health. What positions are occupied in the company hierarchy by these employees with creative solutions? Are there vice-presidents of the environment, or is the chap who just graduated from university in charge of it? With respect to your member companies, what kind of status in the company hierarchy is given to people involved in the environment?

**Mr. Doods:** Every employee is involved in responsible care.

**Senator Perrault:** Do you have a department of environment, though?

**Mr. Doods:** Oh, sure we do.

**Senator Perrault:** I mean each company has an environmental department.

**Mr. Doods:** Sure, as a program.

**Senator Perrault:** But it is not regarded as a junior post that is given status.

Ma connaissance du camionnage est limitée et je ne sais pas à quoi devrait ressembler un pneu. Je ne m'y connais sans doute pas autant que vous. Cette initiative qui accompagne la déréglementation devrait certainement retenir l'attention au cours des années à venir. Nous serions prêts à communiquer un exemplaire de ce programme à votre sous-comité.

**Le président:** Nous l'apprécierions vivement.

**M. Doods:** Le programme Partnership in Compliance ne s'applique pas à tous les transporteurs. Une petite compagnie qui n'a qu'un seul camion aura de la difficulté à tenir les dossiers requis. Nous avons parlé à certains grands transporteurs de la province des dossiers à tenir et ils trouvent que c'est une tâche très exigeante.

Il ne faut pas se contenter de mesures superficielles. Cela exige des ressources, mais nous considérons que c'est là quelque chose de positif et cela va beaucoup plus loin que nous ne l'avions demandé.

**Le président:** Vous avez fait des pas de géant depuis le début des années 80, sur le plan de l'emballage, de l'identification, de la communication et de l'éducation. Tout le monde fait de son mieux du côté du camionnage ou de l'industrie, mais les problèmes existent toujours et votre programme de partenariat est excellent.

Les membres du comité peuvent-ils apprendre quelque chose de l'expérience étrangère en Europe ou en Asie? L'industrie partage-t-elle la technologie et les procédés?

**M. Markson:** Il y a une association internationale de fabricants de produits chimiques. Notre association étant reconnue comme la fondatrice du programme de gestion responsable, nous jouons un rôle de premier plan sur la scène internationale. Les questions que vous avez soulevées conduiront aux améliorations continues que nous recherchons. Notre objectif est de ne tolérer aucun accident. Telle est la norme que nous voulons atteindre. Notre association canadienne joue un rôle de premier plan au sein de ces associations internationales.

**Le sénateur Perrault:** De toute évidence, votre organisme se penche sur d'excellentes questions. Vous dites que vos employés trouvent, chaque jour, des solutions novatrices, ce qui vous permet de tenir votre promesse de sauvegarder la santé humaine. Quels postes ces employés occupent-ils dans la hiérarchie de la compagnie? S'agit-il de vice-président de l'environnement ou confiez-vous cette responsabilité à un jeune fraîchement diplômé de l'université? Quel est le poste que les responsables de l'environnement occupent dans la hiérarchie des sociétés membres de votre association?

**M. Doods:** Chaque employé y participe.

**Le sénateur Perrault:** Vous avez quand même un service de l'environnement?

**M. Doods:** Oui, certainement.

**Le sénateur Perrault:** Je veux dire que chaque société a un service de l'environnement.

**M. Doods:** Certainement, elle a un programme.

**Le sénateur Perrault:** Mais ce n'est pas un poste d'une importance secondaire.

**Mr. Doods:** Gosh, no.

**Mr. Markson:** If I could put it this way, the prominence of safety and this responsible care program are part of the business planning of every company in our association.

**Senator Perrault:** A number of companies are creating the position of vice-president, environment.

**Mr. Markson:** Absolutely.

**Senator Perrault:** And some of your members are involved in the same way.

**Mr. Markson:** Yes.

**Senator Adams:** I think you said that when you hire a trucking company to transport dangerous goods, you must let the trucking company know what kind of chemical they are transporting. I asked a question this morning about a truck driver having to drive for 13 hours and whether we should have a different regulation for that person if he or she is carrying dangerous goods. Do you have some kind of regulation if someone comes along and says, "We are going to transport dangerous goods"? Do you have a regulation for the truck driver, or it is up to the person hired to do the transporting to take a rest? How does that work?

**Mr. Doods:** Once again, I can only respond specifically to what I know Nova has done in the past and continues to do. If we are moving a product we consider to be high risk, we will specify the routes, the stops, and the number of drivers. We were moving some very noxious material from our Red Deer facility to Lloydminster, and we specified the carrier and the route.

**The Chairman:** Did you do that at the time of shipment?

**Mr. Doods:** Yes, at the time, and we brought the drivers in ahead of time and we went through the material safety data sheet. In the event something went wrong, here is what they were to do.

Recently, we did one in the U.S. where we visited with the first responders in the particular city where flammable liquid was being transferred. We visited with the fire department and made sure that they were totally comfortable with the product in case they received a 911 call. To the best of our ability, there is still this human element in everything we do. With respect to a guy who has been driving for 10 hours and the weather turns but he has only one hour to go, he will try to push it through. That is human.

The other thing we try to do is give the carrier some latitude. If he is going to stop, then stop.

I heard Mr. Sokil say that us shippers put a lot of pressure on timely deliveries, and I am not connected with that. I guess I understand it, but if a driver stops because he is tired, we would much rather review that with the carrier than have to review an incident with everyone in the room. As Mr. Markson pointed out, the cost of the latter is simply unacceptable.

**M. Doods:** Absolument pas.

**M. Markson:** Je dirais que l'importance accordée à la sécurité et à ce programme de gestion responsable fait partie de la planification d'entreprise de chacun de nos membres.

**Le sénateur Perrault:** Plusieurs compagnies créent un poste de vice-président de l'environnement.

**M. Markson:** Absolument.

**Le sénateur Perrault:** Et certains de vos membres s'intéressent à l'environnement de la même façon.

**M. Markson:** Oui.

**Le sénateur Adams:** Vous avez dit, je crois, que lorsque vous engagez une entreprise de camionnage pour transporter des produits dangereux, vous devez l'informer du genre de produit chimique qu'elle transporte. Ce matin, j'ai posé une question au sujet d'un camionneur qui doit conduire pendant 13 heures pour savoir s'il faudrait l'assujettir à une réglementation différente s'il transporte des marchandises dangereuses. Avez-vous un règlement qui s'applique au transport de produits dangereux? Avez-vous un règlement pour le camionneur ou est-ce à lui de décider quand il doit se reposer? Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Doods:** Encore une fois, je peux seulement répondre en fonction de ce que Nova a fait par le passé et continue de faire. Si nous transportons un produit que nous jugeons à haut risque, nous spécifions l'itinéraire, les arrêts et le nombre de chauffeurs. Nous avons transporté des produits très toxiques de notre usine de Red River à Lloydminster et nous avons spécifié le transporteur et l'itinéraire.

**Le président:** L'avez-vous fait au moment de l'expédition?

**M. Doods:** Oui, à ce moment-là, et nous avons fait venir les chauffeurs à l'avance pour examiner avec eux la feuille de données sur la sécurité. En cas de problème, cela leur indiquait ce qu'ils devaient faire.

Récemment, à l'occasion d'une expédition aux États-Unis, nous avons visité les services de première intervention de la ville où nous transférons un liquide inflammable. Nous avons visité le service d'incendie pour nous assurer qu'il saurait comment faire face à ce produit en cas d'urgence. Quelles que soient les précautions que nous prenons, il y a toujours un élément humain dans tout ce que nous faisons. Un chauffeur qui est derrière le volant pendant dix heures et qui se trouve confronté au mauvais temps alors qu'il lui reste seulement une heure de route va essayer de continuer quand même. C'est humain.

Nous essayons également de laisser une certaine latitude aux transporteurs. S'ils doivent s'arrêter, qu'ils s'arrêtent.

J'ai entendu M. Sokil dire que les expéditeurs exerçaient de fortes pressions pour que les cargaisons soient livrées à temps, mais je ne connais pas ce genre de situation. Je peux comprendre, mais si un chauffeur s'arrête parce qu'il est fatigué, nous préférons revoir les délais fixés avec le transporteur que d'avoir à examiner un accident avec tout le monde dans la pièce. Comme l'a souligné M. Markson, le coût d'un accident est tout simplement inacceptable.



**The Chairman:** Thank you, gentlemen, for a very interesting presentation. We are very pleased with what you have done. The change in the mess of the 1970s and the 1960s to the orderliness we see today has been quite significant.

The committee recessed.

---

Upon resuming.

**The Chairman:** I am pleased to welcome this afternoon our first witnesses, who are from Canadian Pacific Railway.

We have before us Mr. Ed Dodge, Executive Vice President of Operations, and Faye Ackermans, General Manager of Safety and Regulatory Affairs, which is, of course, the topic with which we are concerned.

I welcome you and thank you for being with us. We will listen to your presentation, and then perhaps the senators will want to join you in dialogue through questions.

Mr. Dodge, please.

**Mr. Ed Dodge, Executive Vice-President of Operations, Canadian Pacific Railway:** Mr. Chairman, senators, thank you for allowing us to make a presentation to your committee.

Safety is a very important aspect of our business. We have three pillars in our operations: safety, service, and productivity. Safety is one of the primary focuses in our business. Indeed, we find that if you are not a safe railroad, you will be very successful in terms of being profitable.

Safety, as you are probably learning, is a very complex subject. You have an even more challenging job in that you are looking at safety on many modes. We are focusing on rail. As we get into safety and try to understand some root concerns, we find some interesting events or facts.

This afternoon, I can understand that people are apt to nod off because of the natural circadian rhythms of your bodies. It is quite natural for people to feel tired between 2:30 and 4:00.

**The Chairman:** Actually, it is 4:30 for us, so we are through that.

**Mr. Dodge:** As a matter of interest, we participated, along with CN, VIA, and Transport Canada, in a safety alert study called CANALERT. That study broke a great deal of new ground, not only in Canada but in North America. It dealt with how you crew our trains in a safe manner so that the crews are attentive, et cetera.

**Le président:** Merci, messieurs, pour ce témoignage très intéressant. Nous sommes très satisfaits de ce que vous avez fait. Il y a eu un changement très important entre la pagaille des années 70 et des années 60 et la façon dont les choses sont organisées aujourd'hui.

La séance est levée.

---

Reprise des travaux.

**Le président:** Je suis heureux d'accueillir nos premiers témoins de cet après-midi, des représentants du Canadien Pacifique Limitée.

Il s'agit en l'occurrence de M. Ed Dodge, vice-président général, Opérations, et de Mme Faye Ackermans, gestionnaire générale, Sécurité et réglementation, qui, bien sûr, est la question qui nous préoccupe.

Je vous souhaite la bienvenue et vous remercie d'être avec nous. Nous entendrons votre déclaration après quoi les sénateurs voudront peut-être se joindre à la discussion en vous posant des questions.

Monsieur Dodge, je vous cède la parole.

**M. Ed Dodge, vice-président général, Opérations, Canadien Pacifique Limitée:** Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie de nous donner la possibilité de témoigner devant votre comité.

La sécurité est une question très importante pour notre entreprise. Nos opérations comportent trois volets: la sécurité, le service et la productivité. La sécurité est l'une des questions à laquelle nous attachons le plus d'importance dans notre entreprise. À vrai dire, si une entreprise néglige l'aspect sécurité, elle a beaucoup plus de chances d'être rentable.

La sécurité, comme vous êtes probablement en train de l'apprendre, est une question très complexe. Et votre travail est d'autant plus difficile que vous examinez cette question dans différents modes de transport. Nous, nous nous concentrons sur le transport ferroviaire. Quand on examine cette question de la sécurité et qu'on essaie de comprendre certaines des préoccupations de base, on découvre des choses intéressantes.

Cet après-midi, je comprends que les gens auront peut-être tendance à somnoler un peu en raison du cycle naturel de notre organisme. Il est tout à fait normal de se sentir fatigué entre 14 h 30 et 16 heures.

**Le président:** En réalité, il est 16 h 30 pour nous, nous avons donc passé cette période critique.

**M. Dodge:** Je vous souligne que nous avons participé, de concert avec le CN, VIA Rail et Transports Canada, à une étude sur la sécurité appelée CANALERT. Nous avons alors découvert beaucoup d'éléments nouveaux, non seulement au Canada mais en Amérique du Nord. L'étude portait sur la façon de constituer les équipes à bord des trains pour que les employés demeurent vigilants, entre autres choses.

These are some of the facts that came out. We brought a colour show this afternoon to hopefully try to keep your attention.

With me is Faye Ackermans. Faye is the General Manager of Safety and Regulatory Affairs for Canadian Pacific Railway, reporting to me in Operations. She is one of the senior members of our operating team.

Also with us is Dan Clark, one of Faye's people. He will not only be running the technical side of it; he also is part of Faye's team in drawing together many of our safety manuals that we provide to our employees.

Although you have a paper copy before you, I should like to take you through the slide show. If you have questions as we go through, I would be glad to field those questions then, or we can wait until the end. Faye will be doing part of the presentation as well. It should take us about 20 to 25 minutes to go through this, if this is satisfactory you.

**The Chairman:** Please.

**Mr. Dodge:** If you do not mind, I will stand. I think you should be able to hear me without the microphone.

**The Chairman:** We need the clarity of the tapes, Mr. Dodge, so I might ask you to take the microphone. Like CP, the Senate of Canada is always prepared.

**Mr. Dodge:** We call that contingency planning.

I will give you an overview of Canadian Pacific Railway's operations. I will talk to you about our safety management — the people and the technology that we bring into play for safety on our railroad. I will speak about some of the safety results and observations that we have had this year and last year in comparison with other industries and other railroads in North America. I will also talk about the legislative and regulatory climate that we have here in Canada and some of the imbalances that we see in it. Finally, I will conclude with a summary of the issues.

This is a schematic map of Canadian Pacific Railway's operations. The red line is what we call our core operations, which runs from Toronto to Vancouver and Chicago to Moose Jaw and into Louisville. We do have a line at Kansas City which we are in the process of selling, and hopefully that will be concluded at the start of next year.

The blue line is a new company that we incorporated this year. It is the St. Lawrence & Hudson Railroad. It was part of CP, and it is still part of CP, but it is legally a separate entity now. It serves the corridor from Quebec City to Chicago and then aligns into New York, Albany, and to Washington.

This slide gives you a cross-section of where our people are located across Canada: Alberta and Saskatchewan have almost 5,000 people; British Columbia, 2,638; in Manitoba, Ontario, and

Voici certains éléments que nous avons découverts. Nous vous présenterons un diaporama cet après-midi qui, nous l'espérons, saura vous intéresser.

Je suis accompagné de Mme Faye Ackermans. Mme Ackermans est la gestionnaire générale, Sécurité et réglementation du Canadien Pacifique Limitée, et elle relève de moi aux Opérations. Elle est l'un des principaux membres de notre équipe.

Nous sommes également accompagnés de M. Dan Clark, un employé de Mme Ackermans. Il ne fait pas que s'occuper des aspects techniques des présentations; il est également membre de l'équipe de Mme Ackermans et, à ce titre, participe à la rédaction de nombre des guides de sécurité que nous remettons à notre personnel.

Même si vous avez un exemplaire papier devant vous, j'aimerais vous présenter le diaporama. Si vous avez des questions en cours de route, je me ferai un plaisir d'y répondre, ou vous pouvez attendre à la fin. Mme Ackermans fera une partie de l'exposé également. Cela devrait nous prendre de 20 à 25 minutes environ, si cela vous va.

**Le président:** Allez-y.

**M. Dodge:** Si vous n'y voyez pas d'objection, je vais rester debout. Je pense que vous devriez pouvoir m'entendre sans le microphone.

**Le président:** Les rubans doivent être clairs, monsieur Dodge. Je vais donc vous demander de prendre le microphone. Comme le CP, le Sénat du Canada est toujours prêt.

**M. Dodge:** C'est ce que l'on appelle de la planification d'urgence.

Je vais vous donner un aperçu des activités du Canadien Pacifique Limitée. Je vais vous parler de notre gestion de la sécurité — c'est-à-dire des gens et de la technologie que nous employons pour assurer la sécurité sur notre réseau ferroviaire. Je vais faire des observations sur certains des résultats que nous avons obtenus cette année et l'an dernier dans le domaine, comparativement à d'autres industries et sociétés ferroviaires en Amérique du Nord. Je vais également vous parler du climat législatif et réglementaire du Canada et de certains déséquilibres que nous y percevons. Enfin, je vais conclure avec un résumé des questions.

Voici un schéma des activités du Canadien Pacifique Limitée. La ligne rouge représente ce que nous appelons nos opérations principales, qui s'étendent de Toronto à Vancouver, de Chicago à Moose Jaw et jusqu'à Louisville. Nous avons effectivement un embranchement à Kansas City que nous souhaitons vendre, ce qui, nous l'espérons, sera chose faite au début de l'an prochain.

La ligne bleue est une nouvelle compagnie que nous avons constituée en corporation cette année. Il s'agit de la St. Lawrence & Hudson Railroad. Elle faisait partie du CP, elle en fait toujours partie, mais légalement parlant, elle constitue maintenant une entité distincte. Elle dessert le corridor Québec-Chicago pour ensuite se rendre à New York, Albany et Washington.

Cette diapositive vous donne une idée générale des endroits où travaille notre personnel dans tout le Canada: en Alberta et en Saskatchewan, on compte près de 5 000 employés, en



Quebec we have a substantial number of employees; and in New Brunswick we have four. That is rather unique, but we do have a little section of railroad that we still own there. We are working our way out of that.

Let me give you a rough idea of our activity. I find that since people no longer travel on trains, they do not see our freight trains and are not as knowledgeable about freight trains.

In the British Columbia corridor, which is our busiest corridor, we have anywhere from 28 to 34 trains on our mainline between Golden and Mission, B.C. We move up to a million gross tonne miles. This produces a level of density of 76 to 88 million gross tonnes, which is a very heavy density. For a single track system, it is very heavy.

Going across the prairies in our mainline, say between Regina and Calgary, we will have anywhere from 15 to 21 freight trains a day in that corridor. In Manitoba, say to Thunder Bay, we will have anywhere from 14 to 21 trains; northern Ontario, 11 to 15 trains a day; and then between Montreal and Toronto anywhere between 18 and 20 trains. That gives you a rough idea of the level of activity that we have in our operations.

All of that translates into how many people are required to report to duty every day. For the operating crews, we have the road crews or those crews that take it between stations like Calgary to Field or from Kamloops to North Bend. We have 560 crews reporting every day to work. In the yard, such as Coquitlam or Calgary, we have 275 yard crews reporting to duty. While they are on duty, we have anywhere from 47,000 full loads to move and 36,000 empty. That is all moving every day.

As to what those cars are moving, 50 per cent of our business is almost a bulk business almost. We call it agri-bulk. It is agri-products — potash, grain, fertilizers, anhydrous ammonia, and coal. Resource products such as lumber, wood pulp, plywood, and some chemicals, that type of commodity, is approximately 25 per cent. The other 27 per cent is intermodal: the containers you see on trains and automotive cars, the bi-levels and tri-levels.

That gives you a pretty good overview of our mix. As you can see, much of our business is in western Canada, and that is how the trend in the traffic has moved in the last 30 years.

I will talk a little bit about safety management. As I said, Faye is our General Manager of Safety and Regulatory Affairs; however, we also have, as part of our operating group, our four VPs. As we start to work down in the organization, you see that many of our people are there to maintain the plant in a safe condition. We have about 4,000 people that work on our track all the time.

Colombie-Britannique, 2 638; au Manitoba, en Ontario et au Québec, nous avons un nombre important d'employés, et au Nouveau-Brunswick, nous en avons quatre. Cela est assez surprenant, mais nous possédons toujours une petite section de chemin de fer dans cette province. Nous tentons de nous en départir.

Permettez-moi de vous donner une idée générale de notre activité. Comme les gens ne voyagent plus en train, ils ne voient pas nos trains de marchandises, ils ne les connaissent plus autant.

Dans le corridor de la Colombie-Britannique, le plus fréquenté, notre voie principale accueille de 28 à 34 trains entre Golden et Mission. Nous y transportons jusqu'à un million de tonnes-milles brutes de marchandises, pour un niveau de densité de 76 à 88 millions de tonnes brutes, ce qui est très élevé. C'est énorme pour un système à voie simple.

Sur notre voie principale dans les Prairies, disons entre Regina et Calgary, nous avons de 15 à 21 trains de marchandises par jour. Au Manitoba, disons jusqu'à Thunder Bay, nous avons de 14 à 21 trains; dans le nord de l'Ontario, de 11 à 15 trains par jour, et entre Montréal et Toronto, de 18 à 20 trains. Cela vous donne une idée approximative de notre niveau d'activité.

Il nous faut des gens pour accomplir le travail tous les jours. Au chapitre des opérations, nous avons les équipes de ligne, qui travaillent entre les gares comme celles de Calgary et de Field ou de Kamloops et North Bend. Nous avons 560 équipes qui se présentent au travail tous les jours. Dans les cours de triage, comme à Coquitlam ou Calgary, nous avons 275 équipes à l'oeuvre. Grâce à leurs services, nous faisons rouler 47 000 trains remplis de marchandises et 36 000 wagons vides. Et ce, tous les jours.

Quant à la nature du fret, disons que le transport en vrac de matières agricoles compte pour 50 p. 100 des expéditions. Il s'agit de produits comme la potasse, les céréales, les engrais, et d'autres comme l'ammoniac et le charbon. Les produits provenant des ressources naturelles comme le bois d'oeuvre, la pâte de bois, le contreplaqué et certains produits chimiques constituent environ 25 p. 100 de notre trafic. Les 27 p. 100 qui restent sont transportés de façon intermodale, c'est-à-dire dans les conteneurs que vous voyez sur les trains et les wagons porte-automobiles, les trains à deux et à trois niveaux.

Cela vous donne un assez bon aperçu de la diversité de nos activités. Comme vous pouvez le voir, nous sommes surtout actifs dans l'ouest du Canada; c'est ainsi que la tendance dans le transport ferroviaire s'est développée au cours des 30 dernières années.

Je vais vous parler un peu de la gestion de la sécurité. Comme je l'ai dit, Mme Ackermans est notre gestionnaire générale, Sécurité et réglementation; toutefois, notre groupe des opérations comprend également quatre vice-présidents. Si on examine la hiérarchie descendante de notre organisation, on constate que beaucoup de nos employés se consacrent à la sécurité. Nous avons environ 4 000 personnes qui travaillent sur nos voies en tout temps.

We also have inspection cars which we take over tracks. They have on-board computers and sensors that can detect rail flaws. They measure the gauge between the track and the super elevation of the curves. Rail wear is simply how the rail is wearing. We do replace a lot of rail. When we look at the infrastructure, the rail, the track, the ties, et cetera, not only do we have people on the ground, but we also make use of technology to inspect for safety.

Visual inspections are done on the track according to the density — the number of trains we have per day. In a section between, for example, Revelstoke and Kamloops or Kamloops and North Bend, we perform visual inspections every day just because of the density of traffic. We have a large track force in that area because of the density of traffic and the geography.

As part of the track infrastructure and safety, we have a fail-safe signal system and train control system. If we have a track that is signalled and breaks because of temperature, a signal will go on so that we know there is something wrong with that piece of track. The same is true with crossing and warning detectors. If there is a power interruption to a crossing protection, whether it be bells or barriers, there is sufficient battery capacity to carry that on for eight hours. We try to build in some contingency planning in our safety systems.

When we look at the equipment — that is, the rolling stock, the locomotives and the cars — we have roughly another 4,000 people dedicated to doing overhaul or maintenance of equipment. These tend to be in our centres like Winnipeg, Moose Jaw, Calgary, Coquitlam, and Minneapolis.

When we start a train, once we put a train together, for instance, coming out of Vancouver and going to Toronto, the train is inspected visually, the brakes are tested — that is, applied and released — and the air is measured. When we start a train, we visually inspect it, and it gets a thorough inspection.

As well as that starting inspection, as you go through our system, we have detector equipment like this which will detect for trailing equipment. Also, we detect for wheels that are heating up. If an equipment defect is found, there will be a voice communication to the train as to the wheel or the place in the train where there is a problem, and the train will come to a stop. The frequencies of these vary depending on whether we are in an urban area or in the countryside. They are roughly 42 miles apart on our main track and roughly 21 miles apart in the urban areas. Thirty years ago, this did not exist. In fact, it did not exist 20 years ago. Over the years, we have placed quite a bit of coverage on our main track system to ensure that we detect equipment that has defects.

Nous avons aussi des draïssines de surveillance que nous utilisons sur les voies. Elles sont munies d'ordinateurs et de capteurs qui peuvent détecter les problèmes sur les voies. Les ordinateurs mesurent l'écartement des rails et les dévers. Quant à l'usure des rails, il s'agit simplement d'en déterminer la nature. Nous remplaçons beaucoup de voies. Pour ce qui est de l'infrastructure, des rails, des voies, des traverses, et cetera, nous avons non seulement des employés sur place, mais nous recourons également à la technologie pour procéder à des vérifications de sécurité.

Les inspections visuelles des voies sont faites en fonction de la densité de la circulation, c'est-à-dire du nombre de trains qui passent quotidiennement. Dans une section, par exemple, entre Revelstoke et Kamloops ou Kamloops et North Bend, nous effectuons des inspections visuelles tous les jours simplement à cause de la densité du trafic. Nous avons beaucoup de préposés à l'entretien des voies dans ce secteur à cause de la densité du trafic et de la composante géographique.

Pour ce qui est de l'infrastructure et de la sécurité des voies, nous avons un système de sécurité absolue et un système de contrôle des trains. Si une voie est signalée comme étant défectueuse et se casse à cause de la température, un signal nous indiquera qu'il y a un problème sur cette partie de la voie. Il en va de même des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement. S'il y a interruption de l'électricité à un passage à niveau et que les dispositifs de protection s'arrêtent de fonctionner, que ce soit des cloches ou des barrières, nous avons des batteries suffisamment puissantes pour continuer d'alimenter les dispositifs pendant huit heures. Nous intégrons des plans d'urgence à nos systèmes de sécurité.

Pour ce qui est de l'équipement, c'est-à-dire le matériel roulant, les locomotives et les wagons, nous avons environ 4 000 autres personnes qui sont affectées à l'entretien de cet équipement. Ces employés se retrouvent surtout dans nos centres comme Winnipeg, Moose Jaw, Calgary, Coquitlam et Minneapolis.

Lorsque nous composons un train, par exemple, qui vient de Vancouver pour aller à Toronto, le train est inspecté visuellement, les freins sont testés, c'est-à-dire appliqués et relâchés, et on mesure l'air. Lorsque nous mettons un train en marche, nous procédons à une inspection visuelle et il est ensuite soumis à une inspection complète.

Outre cette inspection de départ, notre système comprend de l'équipement de détection comme celui-ci qui détectera le matériel défectueux. En outre, nous détectons les roues qui surchauffent. Si nous constatons une défectuosité de l'équipement, nous établissons une liaison phonique avec le train au sujet de la roue ou de l'endroit dans le train où il y a un problème, et le train est immobilisé. Le fait de rouler dans une région urbaine ou à la campagne détermine la fréquence d'utilisation de ce matériel de détection qui est installé approximativement à tous les 42 milles sur la voie principale et à tous les 22 milles dans les zones urbaines. Il y a 30 ans, cela n'existait pas, il y a 20 ans non plus. Avec les années, nous nous sommes considérablement préoccupés de notre voie principale afin de nous assurer de déceler le matériel défectueux.



As well, we are installing equipment to measure wheel impacts. If you have a flat wheel that has been skidded by a brake or if it is too flat, it can crack track, so we setting up equipment that will measure those impacts. Once again, it will identify the axle, and we will be able to service that equipment.

This shows the defect rate that Transport Canada does when it audits us. The rate for the locomotives is 20 per cent, and for the cars it is 39 per cent. Although that seems high, if there is oil on a platform, that is a defect which we must correct. If there is a bent bar for climbing on the train, that must be replaced. When you compare this to trucks and other modes of equipment, although this rate seems high, I think you will find that this is actually a very low rate.

**Ms Faye Ackermans, General Manager of Safety and Regulatory Affairs, Canadian Pacific Railway:** May I interject? That is 3.9 per cent.

**Mr. Dodge:** I apologize, 3.9 per cent.

When we considered how to manage safety from an office perspective, we found that, through technology, we are able to bring a great deal of information into one centre. As part of our restructuring and moving to Calgary, we created a network management centre in our building, one floor below me. It is state of the art in terms of the amount of communications that we have coming into this centre. This allows us to plan our operations in a more effective manner and to react to any incidents that may happen in a timely manner. We have found it effective in responding to track incidents.

By the end of this year, we will be dispatching from our Calgary office all trains between Toronto and Thunder Bay and between Swift Current and Vancouver. At the end of next year, all trains between Thunder Bay and Swift Current will be moved into that centre. We will be dispatching all of the Canadian operations from that centre. The U.S. operations will still be dispatched out of Minneapolis. This means that we will have better contact in terms of management and in terms of reacting with our trains.

In this slide showing the computers and the screens, the person is actually throwing the switches for the trains. He is in radio contact with all the trains in various sections across Canada.

As far as our crews coming to work, we have something like 560 crews, and if you multiply that by 2.5, you get the average size of the crews. We have ample people who are called to work. It is not like an airline which runs a schedule from 7:00 to 9:00. We run 24 hours day, seven days a week. We must cope with variance in operations, whether caused by snowstorms or by coal trains that can not unload at Roberts Bank because there are high winds. There is a great deal of variation through which we must manage. Part of that is how we get our crews and call our crews

De même, nous installons actuellement de l'équipement pour mesurer l'impact sur les roues. Si une roue comporte des méplats causés par un frein ou si elle a trop de méplats, elle peut faire craquer la voie, donc nous mettons actuellement en place de l'équipement pour mesurer ces impacts. Là encore, on décèlera l'essieu défectueux et nous serons en mesure de réparer l'équipement.

Cette diapositive montre le taux de défauts que Transports Canada établit lorsque nous sommes soumis à une vérification. Le taux est de 20 p. 100 pour les locomotives, et de 39 p. 100 pour les wagons. Bien que cela semble élevé, s'il y a de l'huile sur une plate-forme, c'est là un défaut que nous devons corriger. Si une barre pour monter dans le train est courbée, elle doit être remplacée. Lorsque vous comparez cette vérification à celle effectuée sur les camions et dans les autres modes de transport, même si ce taux semble élevé, je pense que vous constaterez qu'il est en réalité très faible.

**Mme Faye Ackermans, gestionnaire générale, Sécurité et réglementation, Canadien Pacifique Limitée:** Puis-je vous interrompre? Le taux est de 3,9 p. 100.

**M. Dodge:** Je m'excuse, 3,9 p. 100.

Lorsque nous avons envisagé la façon de gérer la sécurité à partir d'un bureau, nous nous sommes rendu compte que grâce à la technologie, nous étions capables de recueillir beaucoup d'information en un seul endroit. Dans le cadre de notre restructuration et de notre déménagement à Calgary, nous avons créé un centre de gestion du réseau dans notre immeuble, un étage plus bas que celui où j'ai mon bureau. Nous disposons d'installations très modernes pour recueillir les informations qui sont emmagasinées dans ce centre. Cela nous permet de planifier nos opérations de façon plus efficace et de réagir rapidement à tout incident. Nous avons constaté que nous pouvons réagir de façon efficace aux incidents qui se produisent sur la voie.

À la fin de l'année, de notre bureau de Calgary, nous répartirons tous les trains entre Toronto et Thunder Bay et entre Swift Current et Vancouver. À la fin de l'an prochain, toutes les opérations concernant les trains entre Thunder Bay et Swift Current se feront dans ce centre. Nous ferons toute la répartition de nos opérations canadiennes à partir de là. Celles des États-Unis seront toujours réparties à Minneapolis. Cela veut dire que nous aurons un meilleur contact pour assurer la gestion de nos trains et pour réagir en cas d'incident.

Dans cette diapositive sur les ordinateurs et les écrans, la personne que l'on voit met en marche les dispositifs d'aiguillage pour les trains. Elle est en contact radio avec tous les trains dans différentes sections du Canada.

En ce qui a trait à nos équipes, nous en avons environ 560; si vous multipliez cela par 2,5, vous obtiendrez la taille moyenne des équipes. Nous avons beaucoup de gens qui viennent travailler chez nous. Nous ne sommes pas comme une société aérienne qui a un horaire de 7 heures à 21 heures. Nous sommes en service 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Nous devons nous accommoder des variations dans les activités, que celles-ci soient causées par une tempête de neige ou par des trains de charbon que l'on ne peut décharger à Roberts Bank parce qu'il y a trop

and manage our crews. We have centralized that, and that makes for a more effective crew management. Therefore, we know when the crews are rested and not rested. We are seeing some significant improvements.

This should allow us to implement more effectively the CANALERT study to which I referred earlier when it comes to our next collective agreement.

Shipment management is the movement of, for example, a car of lumber from Edmonton to Minneapolis. The paperwork is done on the screen now. Once again, that allows us also to ensure the appropriate papers. If it is a car of ethylene glycol or an LP gas car, we will ensure that the papers and information which must follow that are in order.

Finally, for the people on the ground, the employees who operate the trains, we have a front-line manager focus. In our recent downsizing where we downsized 25 per cent of our management, we excluded the front-line manager from that. We wanted to ensure that we had more management on the ground, and indeed we increased the number of managers who are on the ground managing crews and other employees.

How does this manifest itself into what are they managing? We do a proficiency test. We check a train to ensure that it is running and operating at the correct speed, that it is doing the whistling that it should be doing, and that they have checked the hand brakes to ensure that they are tied down.

On this slide you see that we have proficiency tests for riding a train where the front-line manager will ride with the crew and check them on how they operate the train and their competency. They do a speed check. They do a communication check to ensure that they are using the right protocol when communicating the train orders and other sorts of communication between the train and the dispatcher.

The securement issue is important for us. This year we have well over 1,200 tests on securement of cars — that is, that cars which are set out in a shipper's siding or in a passing track are secure and that a sufficient number of hand brakes are tied. We had put a focus on that back in 1994.

To date, we have done about 29,000 proficiency tests compared to a total last year of 27,300. By the end of the year, we will have done 35,000 proficiency tests. This is just basic railroading to ensure that we have this required focus on safety.

I will now turn it over to Faye, and she will talk about the safety results.

fort. Il y a beaucoup de variations dont nous devons nous accommoder. Notamment, la façon de constituer nos équipes, de les appeler au travail et de les gérer. Nous avons tout centralisé cela, ce qui nous permet d'effectuer une meilleure gestion des équipes. Par conséquent, nous savons quand les employés sont reposés et quand ils ne le sont pas. Nous constatons des améliorations considérables.

Cela devrait nous permettre de mettre plus efficacement en oeuvre les recommandations de l'étude CANALERT dont j'ai parlé tout à l'heure lorsque nous négocierons notre prochaine convention collective.

La gestion de l'expédition, c'est, par exemple, le mouvement d'un wagon de bois d'oeuvre d'Edmonton à Minneapolis. La paperasserie se fait à l'écran maintenant. Là encore, cela nous permet de nous assurer que nous avons les bons documents. S'il s'agit d'un wagon d'éthylèneglycol ou d'un wagon de gaz de pétrole liquéfié, nous allons nous assurer que les documents et les renseignements qui doivent suivre sont les bons.

Enfin, pour les employés sur le terrain, ceux qui font fonctionner les trains, nous mettons l'accent sur la gestion de première ligne. Lors de notre récente rationalisation, où nous avons supprimé 25 p. 100 de nos postes de cadres, nous avons exclu de l'exercice les gestionnaires de première ligne. Nous voulions nous assurer d'avoir une meilleure gestion sur le terrain, et effectivement, nous avons augmenté le nombre de gestionnaires qui s'occupent de la gestion des équipes concernées et d'autres employés.

Comment cela se traduit-il dans leur gestion? Nous faisons des tests de rendement. Nous vérifions un train pour nous assurer qu'il roule à la bonne vitesse, qu'on y fait un usage approprié du sifflet, que les freins à main ont été vérifiés afin de nous assurer qu'ils sont bien en place.

Sur cette diapositive, vous voyez que nous faisons des tests de rendement pour la circulation d'un train où le gestionnaire de première ligne montera à bord avec l'équipe et vérifiera comment les employés font fonctionner le train et vérifiera leurs compétences. Le gestionnaire fait une vérification de la vitesse. On procède à une vérification des communications pour s'assurer que les employés utilisent le bon protocole lorsqu'ils communiquent les ordres de marche et qu'ils donnent d'autres sortes de communication entre le train et le répartiteur.

La question de l'arrimage est importante pour nous. Cette année, nous avons fait plus de 1 200 tests d'arrimage des wagons pour nous assurer que ceux qui sont placés sur l'embranchement particulier de l'expéditeur ou sur une voie d'évitement sont en sécurité et qu'il y a suffisamment de freins à main qui sont en place. Nous avons mis l'accent sur cet aspect en 1994.

À ce jour, nous avons effectué environ 29 000 tests de rendement comparativement à un total de 27 300 l'an dernier. D'ici à la fin de l'année, nous en aurons effectué 35 000. Il s'agit simplement là de procédures de base pour une société ferroviaire, pour s'assurer que l'accent est mis, comme il se doit, sur la sécurité.

Je cède maintenant la parole à Mme Ackermans qui vous parlera des résultats obtenus en matière de sécurité.



**Ms Ackermans:** I have tried to be a little innovative and draw data from different sources for comparative purposes. I know you have had presentations from Transport Canada and the Transportation Safety Board, and I have tried to not repeat anything that was presented by them.

One way we measure safety in our industry is through personal safety. Statistics Canada does keep industrial safety records. I have drawn some comparative information out of a 1994 report, which is the latest data available. I did some conversion on it so it relates to the per centage of people. This graph shows that, in the rail mode, we actually have a lower per centage of our people claiming injury and taking time off work.

The same thing is true when you compare to us other industries in Canada. We operate a very heavy industry. We have back shops with a great deal of heavy work, welding, and heavy machinery. We try to measure ourselves against other heavy industries. We are quite comparable. We are approximately double the public civil service, and most of those people are sitting in offices, so we think we are doing fairly well.

I have done the same thing for the National Safety Council data available in the U.S. These are U.S. rail results. You see a similar pattern, with rail being the least injury-prone transport mode. In fact, everyone there and here spends a great deal of effort and time ensuring that employees do not get injured. I have compared it against various manufacturing types of industries, and rail operations, which is on the left in the blue, has a better record than even the people who manufacture railway equipment.

One of the questions which has been asked of this committee and has been asked in previous committees looking at safety is whether the Canadian railroad industry is safer than other industries and other modes and the U.S. mode. I have a Federal Railroad Administration report that was presented to Congress in October of this year which goes back prior to 1984, but it shows the pattern of rail accidents in the U.S. When we talk about accidents in the U.S. and accidents in Canada, we measure different things. Our regulations in Canada require us to report different things to the Safety Board than the Federal Railroad Administration requires the U.S. railroads to report. We are always playing this game of who is reporting what to whom.

However, even without looking at the absolutes, it is striking when you look at this graph that the trend line is the same on both sides of the border. Therefore, in absolute terms, whatever is being measured, the trend in the industry is to an improvement.

**Mme Ackermans:** J'ai essayé de faire preuve d'innovation et j'ai tiré des données de différentes sources à des fins de comparaison. Je sais que vous avez entendu le témoignage des représentants de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports, et j'ai essayé de ne pas répéter ce que ces gens-là vous ont dit.

Dans notre industrie, l'un des moyens d'évaluer la sécurité en général est d'évaluer la sécurité personnelle. Statistique Canada conserve des données sur la sécurité industrielle. J'ai tiré certaines données comparatives d'un rapport de 1994, soit les données les plus récentes dont on dispose. J'ai effectué certaines conversions pour que les données soient conformes au pourcentage d'employés. Ce graphique indique que, dans le domaine ferroviaire, le pourcentage des employés qui se blessent et qui s'absentent du travail est plus faible.

Cela se vérifie quand on nous compare à d'autres industries au Canada. Nous sommes une industrie lourde, très lourde. Nous avons des ateliers de révision où se font beaucoup de gros travaux, où l'on soude, où il y a de la machinerie lourde. Nous essayons de nous comparer aux autres industries semblables. Notre situation est assez comparable. Notre taux d'accident est à peu près le double de celui enregistré dans la fonction publique; quand on sait que la plupart des fonctionnaires sont assis dans des bureaux, donc, nous croyons que nous nous tirons assez bien d'affaire.

J'ai fait la même chose pour les données disponibles aux États-Unis provenant du National Safety Council. Ce sont des résultats concernant l'industrie ferroviaire aux États-Unis. Vous constatez une tendance semblable, le transport ferroviaire étant le mode de transport le moins propice aux blessures. En réalité, tout le monde, chacun de son côté, consacre beaucoup d'efforts et de temps à éviter que les employés se blessent. J'ai comparé les données à d'autres types d'industries manufacturières, et les employés des sociétés ferroviaires, indiqués à gauche dans la partie bleue, affichent même un meilleur rendement que les gens qui fabriquent du matériel ferroviaire.

L'une des questions que votre comité a été chargé d'étudier, et que l'on avait déjà confiée également à d'autres comités qui ont examiné la sécurité, est de savoir si l'industrie ferroviaire canadienne est une industrie plus sûre que d'autres industries et d'autres modes de transport, même aux États-Unis. J'ai ici un rapport de la Federal Railroad Administration qui a été présenté au Congrès en octobre dernier et qui remonte jusqu'à 1984; on y montre la tendance des accidents ferroviaires aux États-Unis. Lorsque nous parlons d'accidents aux États-Unis et d'accidents au Canada, nous mesurons deux choses différentes. Les règlements du Canada nous obligent à signaler des choses différentes au Bureau de la sécurité des transports, différentes de celles qu'exige la Federal Railroad Administration aux États-Unis. Nous devons toujours voir qui signale quoi et à qui.

Cependant, même sans tenir compte des absolus, il est frappant de voir quand on examine ce graphique que la ligne des tendances est la même des deux côtés de la frontière. Par conséquent, en termes absolus, peu importe ce qui est mesuré, on constate dans l'industrie une tendance à l'amélioration.

You will notice a split in 1992. The Safety Board put forth new reporting requirements, and we must measure ourselves against the old and the new since that was a fairly major change to the number of occurrences that we are required to report.

Rail accidents from main track has had a lot of focus in Canada this year. This graph goes back to some work that the Safety Board did and republished in the On Track Report from the Rail Safety Act Review. The Safety Board tried to recalibrate, if you will, the Canadian accidents and use the same terminology and the same reporting of those accidents as in the U.S., and they came out with an absolute difference where Canadian railroads had fewer main track derailments.

I went back to 1991 Safety Board data and tried to modify that data myself based on what they have in the back of their book. Do not forget that the reporting regulations changed in 1992. I have changed their 1992 data to 1995 data based on what they say is now being reported that would not have been reported before. Although I did not come down to the same level in 1991 that they did, the trend line remains the same and we are continually improving. That is to the end of 1995.

This year, what Canadian Pacific Railway has reported to the Safety Board is in the upper line. We reported 66 main track derailments this year to the board. However, when we measure ourselves against our U.S. counterparts using FRA criteria — which we do quite routinely by the way, as the only way to measure ourselves against our U.S. competitors is to use their terminology and their measuring system — you will find we are practically flat. It was 35 two years ago, 33 last year, and 36 this year.

In absolute terms, we are doing better. Our train accident record, not just mainline accidents but all train accidents, has actually improved this year. You will notice we had a rather bad first quarter. Those of you whose memories are long enough will know that we had one of the coldest winters on record. In fact, I have a graph which follows this showing some weather data. We have done better overall this year than we did last year in terms of absolute number of accidents.

This is the weather map I mentioned. The red line is minus 25 degrees Celsius. This is the number of days during the first four months of the year where we operated well below what would be considered normal temperatures. We had many problems with rail breakages this past year. When you consider that and try to marry the two together, you will see that there is quite a correspondence between the times when we had rail

Vous noterez un écart en 1992. Le Bureau de la sécurité des transports a établi de nouvelles exigences concernant la production des rapports, et nous devons tenir compte à la fois des anciennes exigences et des nouvelles puisque c'était là un changement assez important quant au nombre d'incidents que nous étions tenus de signaler.

Cette année, au Canada, on a beaucoup mis l'accent sur les accidents ferroviaires survenus sur la voie principale. Ce graphique fait état de certains travaux qu'a effectués le Bureau de la sécurité des transports et qui ont été publiés à nouveau dans le rapport sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire qui porte le titre de Sur la voie. Le Bureau de la sécurité des transports a essayé de recalibrer, si vous voulez, les accidents au Canada, d'utiliser la même terminologie et de signaler les mêmes accidents qu'aux États-Unis, et le Bureau a abouti avec une différence absolue indiquant que les sociétés ferroviaires canadiennes enregistraient moins de déraillements sur la voie principale.

Je me suis reportée aux données du Bureau de la sécurité des transports de 1991 et j'ai essayé de les modifier moi-même en me fondant sur ce que l'on trouve à l'arrière du document du Bureau. N'oubliez pas que les exigences concernant la production des rapports ont changé en 1992. J'ai modifié les données du Bureau de 1992 pour les adapter à celles de 1995 en me fondant sur ce que le Bureau dit maintenant devoir être signalé et qui ne l'aurait pas été avant. Même si je n'ai pas abouti aux mêmes niveaux en 1991 que le Bureau, la tendance demeure la même et nous nous améliorons continuellement. C'est-à-dire jusqu'à la fin de 1995.

Cette année, les incidents que le Canadien Pacifique Limitée a signalés au Bureau de la sécurité des transports, c'est ce qui est sur la ligne supérieure. Nous avons signalé 66 déraillements sur la voie principale cette année au Bureau. Cependant, lorsque nous nous comparons à nos homologues des États-Unis en utilisant les critères de la FRA — ce que nous faisons assez souvent, soit dit en passant, étant donné que la seule façon de nous mesurer à nos concurrents des États-Unis est d'utiliser leur terminologie et leur système de mesure — vous constaterez que nous sommes pratiquement égaux. Le nombre était de 35 il y a deux ans, de 33 l'an dernier et de 36 cette année.

En termes absolus, notre bilan est meilleur. Notre bilan concernant les accidents de train, pas uniquement les accidents sur la voie principale mais tous les accidents de train, s'est amélioré cette année. Vous remarquerez que notre premier trimestre a été assez désastreux. Ceux d'entre vous qui ont la mémoire assez longue se souviendront que nous avons eu l'un des hivers les plus froids jamais enregistrés. J'ai ici un graphique qui fournit certaines données sur les températures. Dans l'ensemble, nous nous sommes améliorés cette année par rapport à l'an dernier en ce qui a trait au nombre absolu d'accidents.

Ça, c'est le graphique sur les données météorologiques dont j'ai parlé. La ligne rouge indique une température de moins 25 degrés Celsius. Ici, vous avez le nombre de jours durant les quatre premiers mois de l'année où nous avons assuré le service à des températures considérées comme bien en deçà des normales. Nous avons eu de nombreux problèmes à cause des ruptures de rails l'an dernier. Si l'on prend cela en compte et qu'on essaie de



breakages and the times when the temperature was below minus 25 for a sustained period of time.

Mr. Dodge showed you a graph which spoke to rail inspections. This year we increased the number of rail inspections in January so we can try to catch rail flaws earlier in the process and avoid some of the breakages.

Another issue that is usually of some interest to people is transportation of dangerous goods. This shows 1995 incidents for the industry reported to the Safety Board. In fact, there were only 35 mainline accidents involving dangerous goods last year, 250 in the yard and 14 others. They were probably customer sitings and things such as that. If you relate that to the total number of moves, 99.95 per cent of all shipments in this country move without an accident.

There is another piece of the puzzle, though, and that is shipper responsibility. NAR is a non-accident release — a tank car leaking from the valves. That is the responsibility of the shipper because they load and unload this equipment, but the leak may be found on railroad property. If you factor in those occurrences, 99.9 per cent of all shipments still moved incident free.

You may or may not have heard of the non-accident release program. In approximately 1992, the Chairman of the Safety Board expressed concern to the executives of both CN and CP as to what he saw as the increase in these leaking tank cars. The industry got together with the shipper community and spent approximately two years hammering out a program. You can see that it was quite effective in reducing the number of non-accident releases. At the same time in the U.S., the number of leaking tank cars continued to increase.

In 1995, when we realized that we had levelled off and were not getting any further bang for our buck in this program, we approached the U.S. shipper communities and the American Association of Railroads, and they are now in this program with us. We have a North American program going on, and we expect in 1997 and beyond to see these incidents go down as well.

From 1990 through 1995, we had 11 accidents on CP where there was a loss of product from the tank car. That is out of over 750,000 loaded cars and probably an equivalent number of empty cars which still move with placards because they have product left in them.

I have used some data available from Transport Canada's road safety database and compared that to Safety Board data for crossing accidents. On the commercial vehicle side, you see a

jumeler les deux, vous constaterez qu'il y a une assez forte correspondance entre le nombre de fois où nous avons eu des ruptures de rails et le nombre de fois où la température était inférieure à 25 degrés pendant une longue période.

M. Dodge vous a montré un graphique concernant les inspections ferroviaires. Cette année, nous avons accru le nombre de ces inspections en janvier afin de pouvoir déceler les défauts des rails plus rapidement et d'éviter certaines des ruptures.

Une autre question qui intéresse habituellement les gens, c'est le transport des marchandises dangereuses. Ici, vous voyez les incidents de 1995 que l'industrie a signalés au Bureau de la sécurité des transports. À vrai dire, il y a eu seulement 35 accidents sur la voie principale impliquant des wagons de marchandises dangereuses l'an dernier, 250 dans les cours de triage et 14 autres. C'étaient probablement des accidents qui se sont produits sur les embranchements de particuliers et des choses du genre. Si vous comparez ce chiffre au nombre total d'expéditions, 99,95 p. 100 de toutes les expéditions au Canada se font sans accident.

Il y a un autre morceau du casse-tête qui est important, c'est la responsabilité de l'expéditeur, c'est le nombre d'expéditions sans accident (ESA). Prenons l'exemple d'un wagon citerne dont les valves fuient. Ça, c'est la responsabilité de l'expéditeur parce que c'est lui qui charge et décharge son matériel, mais la fuite peut se produire sur la propriété de la société ferroviaire. Si l'on tient compte de ces situations, 99,9 p. 100 de toutes les expéditions se font toujours sans incident.

Peut-être avez-vous entendu parler du programme d'expéditions sans accident. Aux alentours de 1992, le président du Bureau de la sécurité des transports a fait part de ses inquiétudes aux dirigeants du CN et du CP à l'égard de ce qu'il considérait comme une augmentation du nombre de wagons citernes non étanches. De concert avec les expéditeurs, les responsables de l'industrie ont mis à peu près deux ans pour élaborer un programme. Comme vous pouvez le constater, ce programme a permis de réduire le nombre d'expéditions sans accident. En même temps aux États-Unis, le nombre de wagons citernes non étanches continuait d'augmenter.

En 1995, lorsque nous nous sommes rendu compte que la situation s'était stabilisée et que nous avions exploité ce programme au maximum, nous avons pressenti les expéditeurs des États-Unis et l'American Association of Railroads, qui se sont maintenant joints à nous pour appliquer ce programme. Nous avons actuellement un programme qui est appliqué à la grandeur de l'Amérique du Nord et nous prévoyons qu'en 1997 et au-delà, le nombre de ces incidents diminuera également.

De 1990 à 1995, le CP a enregistré 11 accidents où il y a eu perte de produit qui s'est écoulé d'un wagon citerne. Cela, c'est sur un total de plus de 750 000 wagons chargés et probablement autant de wagons vides qui sont toujours utilisés mais qui sont placardés parce qu'ils contiennent encore des résidus de produit.

J'ai utilisé certaines données tirées de la base de données sur la sécurité routière de Transports Canada et je les ai comparées avec celles du Bureau de la sécurité des transports pour ce qui est des

fairly substantial decrease in the number of fatalities over the last five, six, or seven years. In rail, 1989 happened to be a very bad year, and we have a relatively flat absolute number of fatalities. It settles somewhere in between 50 to 60 people being killed at railway crossings.

When you consider railway crossing accidents and relate that to workload, which is the number of million train miles, in fact our rate is going down. However, I cannot find data for and cannot put into this equation the motor vehicle part of the equation since motor vehicle traffic goes up and the exposure is a combination of both rail and road traffic.

Although we have far fewer accidents at railway crossings than occur at the highway mode, when you encounter railway equipment when you are not supposed to be at a crossing, the risk of injury is far greater. This is the percentage of people who are injured in commercial vehicle accidents, and that rate is somewhere in the 20-per-cent range. In the rail mode, if you are in an accident with a train, there is a 60-per-cent chance that those people will be injured. There is a threefold difference in the risk to injury. The risk of death is many times larger than that. There is nine times difference between the two modes. This simply means that rail traffic is much heavier and less forgiving.

There have been a few attempts made in the past to compare the absolute safety records between rail and road. I do not have good data, but I thought it would be worth showing some data prepared for the Rail Safety Act Review Committee's On Track Report. This tries to relate workload, in this case billion tonne-kilometres, between the two modes. Rail has what looks to be a substantially better safety records than trucks, both for accidents and fatalities.

From a safety regulatory perspective, we like to look at this as a systemic approach where the railways are responsible for managing safety. The Railway Safety Act promoted in 1989 that you put safety management back in the hands of the railroad. Transport Canada's role is to monitor and ensure that we stay in compliance so that public safety is safeguarded, and the Safety Board is there to investigate failures.

We are of the opinion that the Safety Act is progressive. It has allowed the gradual removal of non-safety impediments. We are still working on more, and I have a few to show you. This does involve the unions. I must say that allowing the unions at the table talking about safety was a change in heart for the railroads. However, the process works well.

accidents aux passages à niveau. Pour ce qui est des véhicules commerciaux, on note une diminution assez considérable du nombre de morts au cours des cinq, six ou sept dernières années. Dans le domaine ferroviaire, 1989 a été une très mauvaise année, et nous avons un nombre absolu relativement stable de mortalités qui se situe entre 50 à 60 personnes qui ont été tuées à un passage à niveau.

Si vous prenez le nombre d'accidents à un passage à niveau et que vous le comparez à la charge de travail, c'est-à-dire au nombre de millions de trains-milles, en réalité, notre taux diminue. Cependant, je n'arrive pas à trouver de données pour les véhicules automobiles et je ne peux les mettre dans cette équation puisque le trafic de véhicules automobiles augmente et que ces véhicules risquent d'entrer en collision avec un train ou un autre véhicule automobile.

Bien qu'il y ait beaucoup moins d'accidents aux passages à niveau que sur la route, lorsqu'une personne est en contact avec du matériel ferroviaire alors qu'elle ne serait pas supposée être à un passage à niveau, le risque de blessure est bien plus grand. Ça, c'est le pourcentage de gens qui ont été blessés dans des accidents de véhicules commerciaux, et ce taux se situe autour de 20 p. 100. Pour ce qui est du transport ferroviaire, si vous avez un accident avec un train, il y a 60 p. 100 de risques que les gens seront blessés. Le risque de blessure est de trois fois supérieur. Et le risque de mort est encore bien plus grand. La différence est de neuf fois plus grande entre les deux modes de transport. Cela veut simplement dire que le matériel ferroviaire est beaucoup plus lourd et que lors d'un accident, il pardonne moins.

Quelques tentatives ont été faites dans le passé pour comparer les données absolues en matière de sécurité ferroviaire et routière. Je n'ai pas de bonnes données, mais je me suis dit que ce serait peut-être bon de vous montrer certaines données préparées pour la rédaction du rapport sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire effectué par le comité. Ces données visent à établir un lien entre la charge de travail, c'est-à-dire dans ce cas-ci des milliards de tonnes-kilomètres, entre les deux modes de transport. Tant en ce qui a trait aux accidents qu'au nombre de décès, le transport ferroviaire semble avoir un dossier de sécurité beaucoup meilleur que celui du transport par camion.

Du point de vue de la réglementation de la sécurité, nous nous plaçons à y voir là une approche systémique où les sociétés de chemin de fer sont responsables de la gestion de la sécurité. La Loi sur la sécurité ferroviaire qui a été adoptée en 1989 prévoyait qu'il fallait confier à nouveau la gestion de la sécurité aux sociétés ferroviaires. Le rôle de Transports Canada est de veiller à ce que nous respectons la loi afin de préserver la sécurité du public, et le Bureau de la sécurité des transports est là pour faire enquête sur les manquements.

Nous sommes d'avis que la Loi sur la sécurité ferroviaire est progressiste. Elle permet d'éliminer graduellement les obstacles autres que ceux qui se posent à la sécurité. Nous continuons notre travail en ce sens, et j'ai quelques diapositives à vous montrer. Cela fait effectivement appel aux syndicats. Je dois dire que le fait de permettre aux syndicats d'aborder la question de la sécurité à la table des négociations a été tout un changement pour les sociétés ferroviaires. Cependant, le processus fonctionne bien.



We are not there yet, but we are trying to move towards a process where we manage relative risk so that we put our money where it will have the most benefit for the whole system rather than trying to tackle each issue specifically according to people's opinions of what would be best.

One of the modal inequities which still exists is speed restrictions through metro Toronto. We have just inaugurated a new service called "Iron Highway" which takes 20 trailers at a time and puts them on a continuous ramp. The ramp folds out in the middle to load and unload. We are trying to compete in order to get highway trailers off the road in the Toronto to Montreal corridor.

I would say that approximately 80 per cent of the trailers on the highway carry goods which cannot be transported by regular rail equipment. The in-train forces are too great, and the boxes are not built for it. Therefore, we have designed equipment which will handle road vehicles.

Through metro Toronto, if this equipment is carrying cans of paint, it is limited to 55 kilometres an hour. The same trailers on the road are going 100 kilometres an hour, and these are operating about five miles apart from each other through the same area of the city.

**The Chairman:** If they are going 100 kilometres an hour, I want to talk to you.

**Ms Ackermans:** That is the official speed limit.

Another modal inequity which we wished to bring to your attention is that the Safety Board has complete data on rail accidents and other modes — air, pipeline, marine. However, equivalent data from our major competitor, the motor vehicle, is extremely difficult to find. The provinces keep the information. They do not keep it the same way, and they do not report it the same way. When you are doing safety comparisons, there is a data problem in trying to get the information.

There is also an accident focus disadvantage. It seems that we have become inured to motor vehicle problems on the highway. We look at individual cases, but we do not look at them collectively. With rail, the Safety Board investigates accidents. A year or two or three after we have had the accident, it is still coming out with recommendations to the regulator or to the railway association or to the companies about how to fix their problems. There is not that same kind of focus in the motor vehicle area.

We also have some fiscal inequities. The top line here is the rate of return on capital, which the Canadian Transportation Agency has determined to be at a replacement capital cost. The CPR has consistently over a ten-year period run at less than that.

Nous n'avons pas encore atteint notre objectif, mais nous essayons d'adopter un processus nous permettant de gérer les risques relatifs afin que nous puissions investir là où c'est le plus rentable pour tout le système plutôt que d'essayer de régler chaque problème de façon précise selon l'opinion des gens quant à savoir ce qui serait préférable.

L'une des iniquités qui existent toujours, ce sont les restrictions de vitesse dans l'agglomération de Toronto. Nous venons tout juste d'inaugurer un nouveau service que l'on appelle «Iron Highway» qui permet de prendre 20 semi-remorques en même temps et de les mettre sur la même rampe. La rampe se plie dans le milieu pour permettre le chargement et le déchargement. Nous voulons faire concurrence pour éliminer le transport par remorques routières dans le corridor Toronto-Montréal.

Je dirais qu'environ 80 p. 100 des remorques qui roulent sur l'autoroute transportent des biens qui ne peuvent pas être transportés par du matériel ferroviaire normal. Les forces qui s'exercent sur le train sont trop grandes, et les conteneurs ne sont pas faits pour cela. Par conséquent, nous avons conçu du matériel qui permettra d'accueillir les véhicules routiers.

Si ce matériel circule dans Toronto et que l'on y transporte des contenants de peinture, la vitesse est restreinte à 55 kilomètres à l'heure. Les mêmes remorques sur la route roulent à 100 kilomètres à l'heure, et les deux activités se font à environ cinq milles de distance l'une de l'autre dans le même secteur de la ville.

**Le président:** Si les wagons roulent à 100 kilomètres à l'heure, je veux vous parler.

**Mme Ackermans:** C'est la limite de vitesse officielle.

Nous voulons vous signaler une autre iniquité, c'est que le Bureau de la sécurité des transports possède des données complètes sur les accidents ferroviaires et d'autres modes de transport, avions, pipelines, bateaux. Cependant, des données équivalentes de notre principal concurrent, le véhicule moteur, sont extrêmement difficiles à trouver. Les provinces gardent l'information. Elles ne l'emmagasinent pas de la même façon, et elles n'en font pas rapport de la même façon non plus. Lorsque nous effectuons des comparaisons en matière de sécurité, nous avons de la difficulté à trouver les données qui nous permettent d'obtenir l'information.

Nous sommes aussi désavantagés en ce qui concerne les accidents. Il semble que nous soyons devenus insensibles aux problèmes des véhicules automobiles sur l'autoroute. Les autorités examinent les cas individuels, mais pas le problème dans son ensemble. En ce qui concerne le transport ferroviaire, le Bureau de la sécurité fait enquête sur les accidents. Un an, deux ou trois ans après l'accident, le Bureau présente encore des recommandations à l'organisme de réglementation ou à l'association ferroviaire ou aux compagnies sur la façon de régler leurs problèmes. On n'insiste pas autant dans le domaine des véhicules moteur.

Nous sommes aussi victimes d'injustices sur le plan financier. La ligne supérieure ici est le taux de rendement du capital, que l'Office canadien des transports a établi comme étant un coût de capital pour les remplacements. Le CP, sur une période de dix ans,

Part of this translates to the tax burden we have and the comparative tax burden both between U.S. and Canada and between each of the modes. We are at a tax disadvantage in our mode compared to our U.S. competitor and compared to the motor carrier industry as well.

**Senator St. Germain:** Were you profitable?

**Mr. Dodge:** Last year, no; this year, yes, so far.

**Ms Ackermans:** I would say the last four years, no.

**Senator St. Germain:** Were you writing down anything?

**Mr. Dodge:** Yes, we were.

Another way of looking at it is: Have we had a positive cash flow? The answer is no. We have been spending a significant amount of money investing in our track infrastructure, rail, ties, ballasts, and locomotives. We understand we have a problem.

**Senator St. Germain:** That is an investment into the future, though, is it not, sir?

**Mr. Dodge:** Yes and no. For instance, when we replace locomotives on the coal trains that go into B.C., we are replacing five old locomotives. We are not moving any more coal. We are putting new locomotives in place there. That is an investment in the future in terms of trying to continuously serve that business. It is not a growth capital.

The problem we have as a rail industry is that it is capital intensive in terms of having to maintain our own track infrastructure, unlike the highways, unlike the marine modes, and unlike the air modes. Not only do we have the day-to-day maintenance of it, we have the responsibility to put new track infrastructure in place to replace the track infrastructure that is worn out. That is a significant disadvantage.

As well, if we look at our depreciation rates as compared to other modes, after four years, we have only written off on locomotives 6.9 per cent. If it were a truck, you would have written it down to 17 per cent. If you happen to own a shipping line such as a Great Lakes bulk carrier, you could write that off after three years. In the U.S., after four years you have written your equipment down to 31 per cent. All of this comes to play in terms of the cash flow and the investments that we are required to make.

We are attempting to show that there is an imbalance with other modes. I do not think either CN or CP are earning rates of return equivalent to some of the U.S. carriers. As the capital market floats around, unless we can improve our position, we will find ourselves not being able to get capital.

a affiché un rendement inférieur à cela. Cela a notamment des incidences sur le fardeau fiscal que nous avons et sur le fardeau fiscal comparatif entre le Canada et les États-Unis et entre chacun des modes de transport. Nous sommes désavantagés sur le plan fiscal comparativement à notre concurrent américain et comparativement à l'industrie du transport routier.

**Le sénateur St. Germain:** Est-ce que votre compagnie était rentable?

**M. Dodge:** L'an dernier, non; cette année, oui, jusqu'à maintenant.

**Mme Ackermans:** Je dirais qu'au cours des quatre dernières années, non.

**Le sénateur St. Germain:** Est-ce que vous avez amorti certaines choses?

**M. Dodge:** Oui.

On peut aussi voir la situation de cette façon: est-ce qu'on a eu des rentrées nettes de fonds? La réponse est non. Nous avons dépensé pas mal d'argent pour investir dans l'infrastructure de nos voies, nos rails, les travers, le ballast et les locomotives. Nous savons que nous avons un problème.

**Le sénateur St. Germain:** C'est un investissement pour l'avenir, cependant, n'est-ce pas monsieur?

**M. Dodge:** Oui et non. Par exemple, lorsque nous remplaçons des locomotives qui tirent les trains de charbon qui vont en Colombie-Britannique, nous en remplaçons cinq qui sont vieilles. Nous ne transportons pas plus de charbon. Nous mettons de nouvelles locomotives en service. C'est un investissement pour l'avenir pour mieux servir cette industrie. Ce n'est pas du capital de croissance.

Notre problème, dans l'industrie ferroviaire, c'est que nous avons besoin de capitaux pour préserver notre propre infrastructure de voies, contrairement aux autoroutes, contrairement au transport par bateau, et contrairement aux avions. Non seulement nous devons assurer l'entretien au jour le jour, mais nous avons la responsabilité de mettre en place une nouvelle infrastructure de voies, de remplacer l'infrastructure qui est usée. C'est un désavantage important.

De même, si vous examinez nos taux d'amortissement par rapport aux autres modes de transport, après quatre ans, nous avons seulement amorti 6,9 p. 100 sur nos locomotives. Si c'était un camion, vous auriez amorti 17 p. 100. Si vous êtes propriétaire d'une société d'expédition comme le transporteur en vrac Great Lakes, vous pouvez faire cet amortissement après trois ans. Aux États-Unis, après quatre ans, vous pouvez amortir 31 p. 100 de votre équipement. Tout cela entre en jeu en ce qui concerne les rentrées nettes de fonds et les investissements que nous sommes tenus de faire.

Nous voulons prouver qu'il y a déséquilibre avec les autres modes de transport. Je ne crois pas que ni le CN ni le CP obtiennent des taux de rendement équivalents à certains des transporteurs américains. Comme le marché des capitaux est assez flottant, à moins d'améliorer notre position, nous serons toujours incapables d'obtenir des capitaux.



One of the reasons we separated out that line between Quebec City and Detroit, or really Windsor, is that we realize that line has a challenge just because of the competition it has with the trucks that travel the 401 and with CN. There is an overcapacity there. We realize that we must find a solution in that area because it is not profitable. However, it still has to provide its own track infrastructure in order to compete with the highway infrastructure.

That is a long explanation to say yes, we lost money last year because we wrote down, and yes, we are making money this year. Our cash flow is still in a negative position. We realize we cannot go on forever in this way. We are, as you might say, investing in the future. I think we are catching up in some of the investments that we did not make in the past just because we were not generating a sufficient cash flow. We have gone through a great deal of pain in reorganizing ourselves, downsizing, closing shops, doing all those painful things — and we had to do them — in order to try to improve the profitability of this investment so we could generate the cash flow.

**Ms Ackermans:** In the rail mode, it is quite simple to make it safe. You simply slow everything down. That has been one of our responses over the past 10 or 15 years. Because we do not have the money to put into the plant, we slow the whole thing down. You become less competitive as you do that, and you get into a vicious cycle. Mr. Dodge has been talking about our attempt in the last year or two to try to break that cycle and put enough money into the plant and into the equipment in order to get ourselves out of that cycle.

**Mr. Dodge:** I will close with a summary of issues that we have talked about. Rail is a safe mode when compared to others, whether you look at it in terms of personal safety, the transportation of dangerous goods, or the total operations safety aspect. When we compare it to the U.S. rail safety performance, we find that we are even better than them.

The majority of crossing accidents are due to driver behaviour. Oddly, an interesting fact is that more than half of them have occurred at crossings where there are automated warning devices, whether they be bells or crossing barriers.

I happened to be travelling on a section of track with which the B.C. senators might be aware, and that is the former B.C. Hydro section through Langley, et cetera. They have a highway stop sign at every one of their crossings. I gather Ontario used to have that, but they took them away.

When you consider that the majority of accidents are due to driver behaviour and that 50 per cent occur where there is an automated warning device, you say to yourself: What is the best and most cost-effective way of trying to increase driver

L'une des raisons pour lesquelles nous nous sommes départis de cette ligne entre Québec et Detroit, en réalité Windsor, c'est que nous nous rendons compte que nous faisons face à un défi simplement à cause de la concurrence avec les camions qui voyagent sur la 401, de même qu'avec le CN. Il y a là surcapacité. Nous nous rendons compte que nous devons trouver une solution dans ce secteur parce qu'il n'est pas rentable. Cependant, il faut toujours assurer notre propre infrastructure de voies pour faire concurrence au transport routier.

C'est là une longue explication pour vous dire oui, nous avons perdu de l'argent l'an dernier parce que nous avons amorti de l'équipement et oui, nous faisons de l'argent cette année. Nos rentrées nettes de fonds sont toujours négatives. Nous réalisons que nous ne pouvons pas continuer tout le temps comme cela. Comme vous le dites, nous investissons dans l'avenir. Je crois que nous nous rattrapons dans certains des investissements que nous n'avons pas faits dans le passé parce que nous ne générions pas suffisamment de rentrées de fonds. Nous avons fait beaucoup de sacrifices pour nous restructurer, rationaliser nos opérations, fermer des ateliers, nous avons pris toutes ces mesures difficiles — et nous étions obligés de le faire — afin d'essayer d'améliorer la rentabilité de cet investissement pour pouvoir générer des rentrées de fonds.

**Mme Ackermans:** Dans le domaine ferroviaire, il est assez simple d'assurer la sécurité. Il suffit d'aller moins vite. C'est la solution que nous avons appliquée au cours des 10 à 15 dernières années. Parce que nous n'avons pas l'argent à investir, nous ralentissons le trafic. Mais en faisant cela, nous sommes moins concurrentiels, et nous entrons dans un cercle vicieux. M. Dodge vous a parlé de notre tentative l'an dernier ou l'année d'avant pour briser ce cercle et investir suffisamment dans nos activités et dans l'équipement afin de nous sortir de ce cercle vicieux.

**M. Dodge:** Je vais terminer en résumant les questions dont nous avons discuté. Le transport ferroviaire est un mode de transport sûr comparativement aux autres, qu'on examine la question sous l'angle de la sécurité personnelle, du transport des marchandises dangereuses, ou de tout l'aspect sécurité des opérations. Lorsque nous comparons notre rendement en matière de sécurité à celui des chemins de fer américains, nous constatons que nous sommes en bien meilleure position qu'eux.

La majorité des accidents aux passages à niveaux sont attribuables au comportement des conducteurs. C'est étrange, il y a un fait intéressant à remarquer, c'est que dans plus de la moitié des accidents qui se sont produits aux passages à niveau, il y avait des systèmes automatiques d'avertissement, que ce soit une cloche ou une barrière.

Je voyage sur une section de voie que les sénateurs de la Colombie-Britannique connaissent peut-être, c'est l'ancienne section de B.C. Hydro qui passe par Langley, et cetera. Il y a un stop à chacun des passages à niveau sur la route. Je pense que l'Ontario en avait des semblables, mais les a enlevés.

Quand on pense que la majorité des accidents sont attribuables au comportement des conducteurs et que 50 p. 100 d'entre eux surviennent là où il y a des systèmes automatisés d'avertissement, vous vous dites: quelle est la façon la meilleure et la plus rentable

awareness? As Ms Ackermans said, if you have an accident with a train, the risk of risk of death is significantly higher simply because of the sheer weight of the locomotive itself. As we say here, Transport Canada needs to do research on defining the risk to the road user at some of these crossings with various warning devices.

As to the target groups for our crossing safety and awareness program, part of our operation group is our police force which reports through to the Operations group. We also have what we call Operation Life Saver. We take constables to the schools to try to talk about safety around the rail infrastructure, the right-of-ways. We do that both in the U.S. and in Canada. We also take locomotive engineers to these schools to try and give them the experience that these engineers have had. Indeed, we have taken some groups on our trains so that they can see the performances of drivers trying to cross as the train is coming and almost playing chicken with our trains. Anyone from the press who has gone there and seen this comes away with a better understanding of some of the day-to-day risk that our locomotive engineers face as they operate. One of the worst corridors is between Edmonton and Calgary, where we have many crossings and trains.

When people get their driver's examination and test, the railway crossing aspect should have a higher focus so that they understand and do not simply take it for granted. I am sure we have all people trying to go around barriers which are down.

Ms Ackermans talked about the modal equity with respect to the Transportation Safety Board and the rigor with which they investigate our accidents and those with the pipeline and the airline. We feel that some of that rigor should also be applied to our competitor so we all have a clear understanding of safety risk and the movement of goods.

Finally, the regulatory inequities with which we work should be addressed and dealt with so we do have a balanced playing field.

**The Chairman:** I will exercise my prerogative with several questions, because time is getting short.

Thank you very much for an excellent presentation.

Could you tell us your three major safety issues outstanding with respect to rail?

Despite your work on safety at level crossings, we still had 66 derailments. That seems to be a bit on the high side. I am sure it is being addressed, but could you tell us how you are addressing these derailments and something on the nature of them? What caused the majority of them?

d'essayer de sensibiliser davantage les conducteurs? Comme l'a dit Mme Ackermans, si vous avez un accident avec un train, le risque de mort est considérablement plus élevé simplement à cause du poids de la locomotive même. Comme nous disons ici, Transports Canada doit faire de la recherche sur la façon de définir le risque pour l'utilisateur de la route à certains des passages à niveau qui sont dotés de divers dispositifs d'avertissement.

En ce qui concerne les groupes cibles de notre programme de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau, les policiers du CP font partie de notre groupe des Opérations auquel ils font rapport. Nous avons également ce que nous appelons le programme Gareautrain. Nous envoyons des constables dans les écoles pour qu'ils parlent de la sécurité à proximité des infrastructures ferroviaires, des emprises. Nous le faisons tant aux États-Unis qu'au Canada. Nous envoyons également des conducteurs de locomotive dans ces écoles afin que ces derniers fassent part de leur expérience aux élèves. Aussi, nous avons accepté certains groupes dans nos trains pour qu'ils viennent voir ce que font les automobilistes qui essaient de traverser un passage à niveau au moment où le train s'en vient et qui jouent presque au chat et à la souris avec nous. Quiconque de la presse a vécu une telle expérience comprend mieux certains des risques que nos conducteurs de locomotive courent quotidiennement dans le cadre de leur travail. L'un des pires corridors est le corridor Edmonton-Calgary où il y a de nombreux passages à niveau et de nombreux trains.

Lorsqu'une personne subit son examen de conduite, on devrait mettre davantage l'accent sur la sécurité aux passages à niveau afin qu'elle comprenne le danger et ne tienne pas tout simplement cette réalité pour acquise. Je suis certain qu'il y a beaucoup de gens qui essaient de traverser des barrières lorsqu'elles sont abaissées.

Mme Ackermans vous a parlé d'équité en ce qui concerne le Bureau de la sécurité des transports et la rigueur avec laquelle ses responsables enquêtent sur nos accidents comparativement aux accidents dans les pipelines, aux accidents d'avion. À notre avis, la même rigueur devrait être appliquée, du moins en partie, à notre concurrent, l'industrie du camionnage, afin que nous comprenions tous très bien le risque que pose le transport des marchandises pour la sécurité.

Enfin, les iniquités en matière de réglementation dont nous devons nous accommoder devraient être examinées afin que les règles du jeu soient équitables pour tous.

**Le président:** Je vais exercer ma prérogative en posant plusieurs questions, car le temps file.

Merci beaucoup de cette excellente présentation.

Pourriez-vous nous dire quels sont les trois grands problèmes au chapitre de la sécurité pour les sociétés de chemin de fer?

En dépit de votre travail sur la sécurité aux passages à niveau, il y a eu quand même 66 déraillements. Cela me semble un peu élevé. Je suis certain que vous vous en préoccupez, mais pourriez-vous nous dire comment vous abordez ce problème des déraillements et des événements de ce genre? À quoi sont attribuables la majorité d'entre eux?



Could you tell us how you see the industry in the year 2010 or as far out as 2025? Will you be completely computerized, for example? What type of trains will we be thinking about? We must think in terms of safety for the trains you want to see in 25 years time. What will they be carrying, and what do you see the safety issues to be in that period?

I will ask you to respond to those at some point in the next few minutes, but I will first turn to Senator Bacon.

**Senator Bacon:** Mrs. Barbara Butler appeared before our committee, and in her book *Alcohol and Drugs in the Work Place*, she writes on page 14 about drug and alcohol abuse in the railway industry. There was a survey done in 1987 by a federally appointed task force on the control of drug and alcohol abuse in the rail industry. She wrote that although every effort was made to design and deliver an accurate survey, it was very difficult because people did not want to give their names because of their employers. Still, 20.6 per cent said that they had come to work feeling the effects of alcohol, 15.2 per cent said they had reported to work within two hours of having a drink, and 4.4 per cent had reported to work within two hours of having four or more drinks.

Do you believe there is a problem with drug and alcohol abuse among railway employees? If so, are you in favour of random or mandatory drug and alcohol testing for your employees? Do you require federal legislation in order to implement a drug and alcohol testing program?

**Mr. Dodge:** We do have a U.S. operation. I have lived in Minneapolis, and I was CEO of that operation. In the U.S., we do have random drug testing of our crews — not alcohol, but drug. This was as a result of a Con Rail/Amtrak accident. There was speculation that we would observe that 15 per cent of our employees had consumed drugs. In actual fact, we observed that in 1 per cent or less than 1 per cent of our employees who work in safety-related jobs. That would be the crews, the people that inspect the cars, the dispatchers, and that type of individuals. They would not be the shipment management clerk that you saw there.

In answer to your question, we observed 1 per cent. I personally think that the random testing probably has a good effect. I cannot give you statistics of how many employees would have used it or would not have used it. Ms Ackermans will probably tell you that when it comes to drug testing, it is not quite as simple as it seems. It is quite difficult to do drug testing in an accurate manner such that you are addressing the root cause.

We have started some random testing in the U.S. for alcohol. You might recall they had to change the law in the States because it is an interventionist type of testing; that is, there is no cause. We are doing it randomly. In the U.S., we do have compulsory testing

Pourriez-vous nous dire comment vous percevez l'industrie en l'an 2010 ou même jusqu'en l'an 2025? Sera-t-elle totalement informatisée, par exemple? Quel genre de train peut-on prévoir? Nous devons penser à l'aspect sécurité pour les trains que vous voulez voir dans 25 ans. Quelles marchandises transporteront ces trains et à votre avis, quels seront les problèmes de sécurité à ce moment-là?

Je vais vous demander de répondre à ces questions au cours des prochaines minutes, mais je vais d'abord céder la parole à le sénateur Bacon.

**Le sénateur Bacon:** Mme Barbara Butler a comparu devant notre comité et dans son livre intitulé *Alcohol and Drugs in the Work Place*, elle parle à la page 14 de la consommation abusive d'alcool et de drogue dans l'industrie ferroviaire. Un groupe de travail nommé par le gouvernement fédéral a effectué une enquête en 1987 sur la lutte contre la drogue et l'alcool dans l'industrie ferroviaire. Mme Butler écrit que même si tous les efforts ont été déployés pour concevoir et mener une enquête adéquate, il a été très difficile de le faire parce que les gens ne voulaient pas donner leur nom à cause de leur employeur. Pourtant, 20,6 p. 100 ont dit qu'ils s'étaient déjà présentés au travail sous l'effet de l'alcool, 15,2 p. 100 deux heures après avoir consommé de l'alcool, et 4,4 p. 100 deux heures après avoir consommé quatre verres ou plus d'alcool.

À votre avis, est-ce qu'il y a un problème d'abus de drogue et d'alcool au sein du personnel ferroviaire? Si oui, êtes-vous en faveur de tests obligatoires ou aléatoires pour vos employés? Voudriez-vous avoir une loi fédérale vous permettant d'appliquer un programme de test anti-drogue et anti-alcool?

**M. Dodge:** Le CP est présent aux États-Unis. J'ai vécu à Minneapolis, et j'étais PDG de la société là-bas. Aux États-Unis, nous faisons effectivement des tests anti-drogue au hasard sur nos équipes, pas pour l'alcool, mais pour la drogue. Nous avons pris cette mesure après l'accident impliquant un train de Conrail et d'Amtrak. Certains disaient que l'on trouverait un taux de 15 p. 100 d'employés ayant consommé de la drogue. En réalité, nous avons observé ce phénomène chez 1 p. 100 ou moins de nos employés qui travaillent dans des postes touchant la sécurité. Il s'agit des équipes des trains, des personnes qui inspectent des wagons, des répartiteurs, ce genre d'employés. Il ne s'agit pas du responsable de la gestion de l'expédition que vous avez vu tout à l'heure.

Pour répondre à votre question, nous avons constaté qu'il y avait 1 p. 100 des employés qui prenaient de la drogue. Personnellement, je crois que les tests au hasard ont probablement un bon effet. Je ne peux pas vous donner de statistiques sur le nombre d'employés qui consomment ou qui ne consomment pas. Mme Ackermans vous le dira probablement lorsqu'elle parlera des tests anti-drogue, ce n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît. Il est assez difficile de faire des tests anti-drogue de façon précise pour vraiment trouver la cause du problème.

Aux États-Unis, nous avons commencé à faire des tests anti-alcool au hasard. Vous vous souviendrez peut-être qu'il a fallu modifier la loi aux États-Unis parce qu'il s'agit d'un test de nature interventionniste, c'est-à-dire qu'on le fait sans avoir de

after an incident. If there is a derailment or anything like that, the crew must submit itself to a test. That is not the case in Canada.

Indeed, there was a recent case where there was an incident in Ontario, not on our line, in which the OPP had the crew do a test. They blew 0.04, which is by highway standards okay. By our standards, it is not okay, because we have a zero tolerance for alcohol. When they finally got to the hospital and were asked to do a blood test, they refused, and they were within their rights to refuse.

If we see people that are obviously intoxicated, yes, we have a reason to discharge them, et cetera. It is more of a visual test than an incident test.

In answer to your question about people coming to work after drinking eight hours previously, we have no way of knowing that. We have no way of knowing whether they are fit to work. It is a problem with which we deal, and we try to do it in terms of the front-line manager. I have three roles for the front-line manager. One is safety, one is communication with the employee, and one is to understand the employee's personal side so we have a better understanding of the employee where he might have a personal family problem. The chairman was asking about some of our causes for our derailments, and certainly human error is a major cause. I think part of that is people focusing on the job, and that could be related to family difficulties or other difficulties.

**Senator Bacon:** Do you have any special resources within your staff to deal with problems like that to prevent accidents?

**Mr. Dodge:** Yes, we do. We have an employee family assistance program which we run or manage in conjunction with the unions. We finance it; they participate with us. Our chief medical officer, who is also part of our Operations group, is on that program. It is a formal program in which we set up a network of people who are available to assist the employees, whether the problem be alcohol, drugs, or just the family home.

**Ms Ackermans:** In addition to what Mr. Dodge said, we also offer counselling whenever a crew has been involved in an accident with a motor vehicle or pedestrian. They are the hidden victim in those accidents, so we do offer psychological counselling which helps them get through being part of an accident like that.

Mr. Dodge and I have debated the drug question back and forth. We have probably as much of a problem with drugs and alcohol affecting sleep and coming to work tired as will actually having the drug affect performance while you are working. We also have people out there on prescription medications which affect performance, and random testing would not begin to touch that. We have approached this after some six or seven or eight years of arguing with the government over what we would want to see in a

cause. Nous effectuons des tests au hasard. Aux États-Unis, tout le personnel est obligé de subir des tests après un accident. S'il y a un déraillement ou accident du genre, l'équipe au complet doit se soumettre au test. Ce n'est pas le cas au Canada.

Il y a eu récemment un incident en Ontario, pas sur notre ligne, pour lequel la PPO a dû soumettre l'équipe à un test. Le test révélait un taux de 0,04, ce qui est correct d'après les normes du transport routier. D'après les nôtres, ça ne l'est pas, parce que chez nous, c'est tolérance zéro pour ce qui est de l'alcool. Lorsque les employés sont arrivés à l'hôpital et qu'on leur a demandé de faire un test sanguin, ils ont refusé, et ils étaient parfaitement justifiés de le faire.

Si nous constatons que quelqu'un est de toute évidence en boisson, oui, nous avons une raison de le congédier, et cetera. Il s'agit plus d'un test visuel que d'un test après un incident.

En réponse à votre question au sujet des gens qui se présentent au travail et qui ont bu huit heures au préalable, nous n'avons aucun moyen de le savoir. Nous n'avons aucun moyen de savoir s'ils sont aptes au travail. C'est là un problème auquel nous faisons face et que nous confions au gestionnaire de première ligne. Celui-ci joue trois rôles. Le premier concerne la sécurité, le deuxième la communication avec l'employé, le troisième, c'est de comprendre les motivations personnelles de l'employé afin que nous puissions détecter si ce dernier a un problème personnel ou familial. Le président demandait quelles sont les causes de nos déraillements, et je dois dire qu'il ne fait aucun doute que l'erreur humaine est importante. Je crois que cela s'explique en partie par le fait que les gens se concentrent sur leur travail, cela peut aussi être relié à des difficultés familiales ou autres.

**Le sénateur Bacon:** Est-ce que vous avez des ressources spéciales au sein de votre personnel pour régler des problèmes de ce genre et prévenir les accidents?

**M. Dodge:** Oui, nous en avons. Nous avons un programme d'aide aux employés et à leur famille que nous appliquons ou gérons de concert avec les syndicats. Nous le finançons en partie, ils font de même. Notre médecin chef, qui fait également partie des Opérations, participe à ce programme. Il s'agit d'un programme officiel dans lequel nous établissons un réseau de personnes qui sont disposées à aider les employés, que ceux-ci aient un problème d'alcool, de drogue ou tout simplement un problème familial.

**Mme Ackermans:** Pour ajouter à ce qu'a dit M. Dodge, nous offrons aussi des services de counselling chaque fois qu'une équipe est impliquée dans un accident avec un véhicule moteur ou un piéton. Ce sont ces employés qui sont les victimes cachées dans ces accidents, alors, nous offrons du counselling psychologique pour les aider à récupérer.

M. Dodge et moi-même avons discuté de la question de la drogue sous tous ses aspects. La drogue et l'alcool ont probablement des répercussions sur le sommeil et le repos des employés qui se présentent au travail, tout comme la drogue influe sur le rendement des employés. Nous avons aussi des employés qui prennent des médicaments d'ordonnance, ce qui a des effets sur leur rendement, et les tests au hasard ne permettraient pas de le déceler. Nous avons abordé le problème après six, sept ou huit



testing program and not getting anywhere because of human rights legislation.

From my perspective, and I still have not convinced my boss entirely, we are better off dealing with this on a policy basis and using our EFAP process and getting to our employees through a change in culture and attitude in the workplace rather than coming down with the stick of the random testing.

**Senator Bacon:** Prevention would work well.

**Ms Ackermans:** Yes.

**The Chairman:** Do you feel any need for federal legislation in this area?

**Mr. Dodge:** We are still debating that.

**Senator Bacon:** I thought you did not want any.

**Mr. Dodge:** No, we are still debating it. I would like to have that post-incident.

**Senator St. Germain:** Is there anything peculiar about the railroad, and is there anything you could do?

You have the airline industry, and you have the trucking industry, and you have rail. They are three different industries, but they are all in transportation. They are not really different industries, but they are in three different modes. Yet, it does not seem to be a problem as much with the airline. Is it more predominant with rail workers, and is it a culture which is changing? I do not want to put you on the spot, and I do not want you to get into trouble with the union. If you cannot answer, you cannot answer.

**Ms Ackermans:** I am going on soft feelings rather than hard facts. Within our industry, people have told me that they think track gangs probably have the greatest problem because they are out working 14-day stretches, they are away from home, and they are partying with their fellow workers when they are not on the job site. There may be more of a problem in that.

I do not believe we have a big problem with people who man our trains. As much as there has been a cultural shift in not driving after you have been drinking, that same kind of cultural shift has been going on inside the rail industry for the people who are actually driving the trains. There are pockets where we might have problems, but I do not think the public is exposed.

**Senator St. Germain:** My question relates to the Canadian Chemical Producers' Association who were here earlier. I asked them a question in regards to me being approached by the Vancouver Fire Fighters Association and the Fire Fighters Association right across the board in regards to the system that is used in the U.S. for identifying dangerous and hazardous goods. What is your view? You operate in the U.S.; you operate in Canada.

ans de discussion avec le gouvernement quant au contenu du programme de tests et nous nous rendons compte que nous n'aboutissons à rien à cause de la loi sur les droits de la personne.

À mon point de vue, et je n'ai toujours pas convaincu entièrement mon patron, je crois qu'il est préférable que nous tentions de régler ce problème à l'aide d'une politique, de notre programme d'aide aux employés et que nous instaurions un changement de culture et d'attitude au travail chez nos employés plutôt que d'arriver avec la menace du test au hasard.

**Le sénateur Bacon:** La prévention serait efficace.

**Mme Ackermans:** Oui.

**Le président:** À votre avis, faudrait-il que le gouvernement fédéral adopte une loi dans ce domaine?

**M. Dodge:** Nous en discutons encore.

**Le sénateur Bacon:** Je croyais que vous n'en vouliez pas.

**M. Dodge:** Non, nous en discutons encore. J'aimerais que cette loi, si elle était adoptée, soit appliquée après un incident.

**Le sénateur St. Germain:** Y a-t-il des aspects particuliers qui concernent les chemins de fer, et y a-t-il quelque chose que vous pourriez faire?

Vous avez les sociétés aériennes, l'industrie du camionnage et l'industrie ferroviaire qui sont trois industries différentes, mais qui font toutes du transport. Ce ne sont pas réellement des industries différentes, mais leur mode d'activité est différent. Pourtant, le problème ne semble pas aussi aigu dans les sociétés aériennes. Il est plus présent chez les travailleurs ferroviaires, est-ce que c'est une culture qui est en train de changer? Je ne veux pas vous mettre sur la sellette, et je ne veux pas que vous ayez des problèmes avec le syndicat. Si vous ne pouvez pas répondre, vous ne pouvez pas répondre.

**Mme Ackermans:** Je me fie davantage à mon intuition qu'à des données concrètes. Dans notre industrie, les gens m'ont dit qu'ils pensent que les équipes de travailleurs sur les voies ont probablement le problème le plus grave parce qu'ils travaillent pendant 14 jours d'affilée, ils sont éloignés de la maison, et ils font la fête avec leurs compagnons une fois le travail terminé. Le problème se pose peut-être plus dans leur cas.

Je ne crois pas que nous ayons un problème important avec les gens qui travaillent dans nos trains. On a assisté à un changement de culture en ce qui a trait à la conduite d'une voiture avec facultés affaiblies, on constate ce même genre de changement de culture actuellement au sein de l'industrie ferroviaire chez les conducteurs de trains. Il y a peut-être des groupes avec qui nous pourrions avoir des problèmes, mais je ne crois pas que le public soit en danger.

**Le sénateur St. Germain:** Ma question concerne l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques que nous avons entendue plus tôt. J'ai posé une question à ses représentants; elle portait sur le fait que j'ai été pressenti par la Vancouver Firefighters Association et l'Association des pompiers en ce qui concerne le système qui est utilisé aux États-Unis pour repérer les marchandises dangereuses. Qu'en pensez-vous? Vous avez des activités aux États-Unis et au Canada.

**Ms Ackermans:** I believe the system you speak of is a pilot project in the Texas area.

**Senator St. Germain:** Possibly. Is their system different than ours? We have a system here.

**Ms Ackermans:** I know the firefighters have made a large issue of getting information quickly. They need information right away.

**Senator St. Germain:** That is exactly what they say.

**Ms Ackermans:** We have a computerized system. Our entire system will be shortly run out of Calgary. One call to our Calgary network management centre can give anyone a list of what is on the train and where it is on the train. Firefighters have for years wanted the list with the train, but that does not do you any good if that front-end locomotive is gone. They need the information; we need to have a way of getting them the information that we have in our computer systems.

**Senator St. Germain:** Is this similar to the system in the U.S.?

**Ms Ackermans:** The system in the U.S. is a pilot project that is going on in the Texas area. I am fuzzy on some of the details, but, in general, all railroads there have similar types of systems to the ones we have in terms of knowing what is on their trains and where it is.

**Senator St. Germain:** Is the mentality such that if they have the best system, we would adopt it right away, or vice versa?

**Mr. Dodge:** Is your question whether, if we see something better, we will use it?

**Senator St. Germain:** It is not necessarily only you using it. It is a question of the entire regulatory system in Canada being in position. Our role is not to tell you how to run your business but to implement regulations or bring forward a system that everyone can use to the optimum.

**Ms Ackermans:** A few years ago, the idea was floated that every time a dangerous good moved, or any kind of shipment moved, there would be a record filed in some sort of central data base. We move 99.5 per cent of the time without any incident, so that is a lot of effort to go to cover off the 0.05.

A better way to look at it is the exception and to have that information available immediately when there is an exception.

**Senator St. Germain:** In percentages, you could only have 0.5 of 1 per cent, but it could be a Bhopal disaster. That is the danger of the whole thing.

**Ms Ackermans:** Yes, and the first responder needs to know what is there.

**The Chairman:** It is the quality, not the quantity, that scares people.

**Mme Ackermans:** Je crois que le système dont vous parlez est un projet pilote en place dans la région du Texas.

**Le sénateur St. Germain:** C'est possible. Est-ce que leur système est différent du nôtre? Nous avons ici un système.

**Mme Ackermans:** Je sais que les pompiers ont déployé beaucoup d'efforts pour obtenir l'information rapidement. Ils ont besoin de cette information immédiatement.

**Le sénateur St. Germain:** C'est exactement ce qu'ils disent.

**Mme Ackermans:** Nous avons un système informatisé. Tout notre système sera exploité bientôt à partir de Calgary. Un appel à notre centre de gestion du réseau de Calgary et on pourra obtenir la liste des marchandises qui sont dans le train et l'endroit exact où elles se trouvent. Les pompiers pendant des années ont réclamé la liste des marchandises se trouvant dans un train, mais ça ne sert à rien si la locomotive n'est pas là. Ils ont besoin de l'information, il nous faut un moyen de leur fournir l'information qui se trouve dans nos systèmes informatiques.

**Le sénateur St. Germain:** Est-ce que votre système est semblable à celui qui est en place aux États-Unis?

**Mme Ackermans:** Le système aux États-Unis est un projet pilote qui est mené dans la région du Texas. Je n'en connais pas tous les détails, mais en général, toutes les sociétés de chemin de fer là-bas ont des systèmes semblables à ceux que nous avons pour savoir ce qui est dans leurs trains et à quel endroit.

**Le sénateur St. Germain:** Si ces sociétés ont le meilleur système, nous l'adopterions tout de suite, ou vice versa? Est-ce ainsi que ça se passe?

**M. Dodge:** Est-ce que votre question est la suivante: si nous voyons un meilleur système, est-ce que nous allons l'utiliser?

**Le sénateur St. Germain:** Je ne veux pas nécessairement dire que vous l'utiliseriez. Il s'agit de voir si le système de réglementation le permettrait au Canada. Notre rôle n'est pas de vous dire comment mener vos affaires, mais comment mettre en oeuvre les règlements ou adopter un système que tout le monde peut utiliser avec un maximum d'efficacité.

**Mme Ackermans:** Il y a quelques années, certains ont avancé l'idée que pour chaque transport ou expédition de marchandises dangereuses, il faudrait verser une fiche quelconque dans une base de données centrale. Nous expédions des marchandises 99,5 p. 100 du temps sans incident, c'est donc beaucoup d'efforts pour couvrir les 0,05 p. 100 qui restent.

Il existe une meilleure façon d'envisager la situation, c'est de traiter l'exception et d'avoir l'information disponible immédiatement lorsqu'un incident se produit.

**Le sénateur St. Germain:** En pourcentage, vous pourriez avoir seulement 0,5 de 1 p. 100, mais ça pourrait être un désastre comme celui de Bhopal. C'est là qu'est tout le danger.

**Mme Ackermans:** Oui, et la première personne qui répond à l'appel doit savoir ce qu'il y a dans le train.

**Le président:** C'est la qualité, non pas la quantité, qui fait peur aux gens.



**Senator Perrault:** There has been a roaring controversy in recent years over the elimination of certain crew member positions. What size were the crews in 1960, and what is the average crew in 1996? Do you have those figures?

**Mr. Dodge:** I can give you the order of magnitude.

In 1960, the crew was probably a four-person crew, and some of them were five. There would be one locomotive engineer, steam locomotive, then probably a conductor, a front-end brakeman, and two tail-end brakemen.

**Senator Perrault:** Was there controversy about the rear brakeman?

**Ms Ackermans:** Not in Canada.

**Senator Perrault:** I remember a controversy in our country regarding elimination of positions in Canadian railways, not just in the United States.

**Mr. Dodge:** That was a controversy. There were two opinions as to whether it was effective to, in today's operation, put both people up on the head end.

**Senator Perrault:** You have automated the rear end, have you not?

**Mr. Dodge:** Correct. We can release the air. We can do the same thing at the tail end of the train that we can with a caboose. Indeed, you saw that track detector equipment. They were not around in 1960. They provide us with a far better source of data than simply trying to observe out of a caboose.

**Senator Perrault:** What if you have an electronic failure? There is no live human being at the end of that train. Does that not pose dangers for the passengers and the goods you are transporting? The union makes these claims, of course.

**Ms Ackermans:** If there is an electronic failure or a communication failure, the head-end crew knows about it right away. They can take precautions based on our operating procedures. However, that is very rare.

**Mr. Dodge:** Are you asking what happens if the train comes apart?

**Senator Perrault:** I am asking about any incident which would risk the goods being transported or the human beings aboard. The allegation is made that there is no substitute for a human being. You have heard the arguments.

**Mr. Dodge:** Yes, senator.

**Senator Perrault:** Do you believe them? Has it worked out? Do you have doubts yourself now?

**Ms Ackermans:** In the work we did with CANALERT, we began to realize that the weakest part in some of our systems is the people. It is people who cause failures, whether it is the way people design a system or the way we expect people to use it. You

**Le sénateur Perrault:** Il y a eu toute une controverse ces dernières années au sujet de l'élimination de certains postes. Quelle était la taille des équipes en 1960 et en 1996? Est-ce que vous avez les chiffres?

**M. Dodge:** Je peux vous donner un ordre de grandeur.

En 1960, l'équipe était probablement composée de quatre personnes, parfois cinq. Il y avait le conducteur de locomotive, une locomotive à vapeur, ensuite le chef de train, un serre-freins à l'avant et deux serre-freins à l'arrière.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce qu'il y a eu de la controverse au sujet du serre-freins à l'arrière?

**Mme Ackermans:** Pas au Canada.

**Le sénateur Perrault:** Je me souviens d'une controverse qui a eu lieu au Canada concernant l'élimination des postes dans les chemins de fer canadiens, pas uniquement aux États-Unis.

**M. Dodge:** Oui, il y a eu de la controverse. Les opinions étaient partagées quant à savoir s'il était efficace, dans les opérations d'aujourd'hui, de placer les deux personnes à la queue du train.

**Le sénateur Perrault:** Vous avez automatisé la queue du train, n'est-ce pas?

**M. Dodge:** C'est exact. Nous pouvons laisser sortir l'air. Nous pouvons faire la même chose à l'arrière du train que dans le wagon de queue. Vous avez vu cet équipement de détection qui n'existait pas en 1960 et qui constitue une source de données beaucoup plus fiables que la simple observation de la situation à partir d'un wagon de queue.

**Le sénateur Perrault:** Qu'advient-il s'il y a une panne électronique? Il n'y a pas d'être humain à la queue du train. Cela ne pose-t-il pas de danger pour les passagers et les marchandises que vous transportez? C'est ce que prétendent les syndicats, bien sûr.

**Mme Ackermans:** S'il y a une panne électronique ou panne de communication, l'équipe à la queue du train en est informée immédiatement. Les employés peuvent prendre les précautions nécessaires en fonction des procédures qui sont en place. Cependant, cela est très rare.

**M. Dodge:** Est-ce que vous demandez ce qui arrive en cas de déraillement?

**Le sénateur Perrault:** Je vous parle d'un incident qui pourrait mettre en danger les marchandises que vous transportez ou les êtres humains qui sont à bord. Certains soutiennent qu'on ne peut pas remplacer le travail fait par un être humain. Vous avez entendu les arguments.

**M. Dodge:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce que vous y croyez? Est-ce que le problème a été réglé? Est-ce que vous avez vous-même des doutes maintenant?

**Mme Ackermans:** Dans le travail que nous avons fait pour l'étude CANALERT, pour la première fois, nous nous sommes rendu compte que l'élément le plus faible de certains de nos systèmes, c'est l'élément humain. Ce sont les gens qui causent les

cannot expect someone in a caboose to be as alert as an electronic device which is on call every second of a 24-hour trip.

**Senator Perrault:** Do you envisage something like Sky Train in Vancouver where there are no operators and no personnel, but it is all done with a computer board?

**Ms Ackermans:** Theoretically, it is possible.

**Senator Perrault:** Is that really down the line for our major railroads?

**Mr. Dodge:** The Chairman asked what it would look like in the year 2030. It could be. I cannot see it in the next five or ten years, but it is possible. I see more computerized safety equipment going into the locomotive and the whole train and the monitoring of it.

However, 2030 without anyone at the head end of the train? Probably not, but it is possible. You are probably aware that in the Quebec North Shore railroad, they are trying to operate with one person in the cab. I think that is possible in that particular terrain.

**Ms Ackermans:** I should like to answer Senator Forrestall's question about the 66 main track derailments this year. You will notice that 66 is what we report to the Safety Board, and I have 36 that would have been reportable if we were a U.S. railroad, FRA reportable. The difference between those two, the 30 derailments, are derailments that cost less than \$8,600.

**The Chairman:** Madam, I am not terribly interested in that. I am simply saying there were 66. What caused them?

**Ms Ackermans:** You are talking fender benders. You are talking one wheel off the track. You are talking going over the stop block.

**The Chairman:** How can you have a fender bender with a derailed rail car?

**Mr. Dodge:** How do you define a train accident? The Federal Railroad Administration in the U.S. has defined a railway accident. If a wheel comes off a coal car that is in a yard and it destroys ten ties and you have to replace a set of wheels and it costs more than \$8,000, then that is a train accident.

**Senator Perrault:** An accident is not running into a herd of cattle?

**Mr. Dodge:** No.

**Senator Perrault:** What would you describe that as?

**Mr. Dodge:** Well, we only hit prize cattle, I can assure you.

pannes, que ce soit à cause de la façon dont les êtres humains conçoivent les systèmes ou de la façon dont on s'attend à ce qu'ils les utilisent. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un employé qui est dans un wagon de queue soit aussi alerte qu'un dispositif électronique capable de détecter une défectuosité à tout moment au cours d'une expédition de 24 heures.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce que vous envisagez quelque chose comme le Sky Train à Vancouver où il n'y a aucun opérateur, aucun employé, tout est fait sur ordinateur?

**Mme Ackermans:** En théorie, c'est possible.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce vraiment ce que prévoient nos grandes sociétés ferroviaires?

**M. Dodge:** Le président a demandé de quoi auraient l'air les chemins de fer en l'an 2030. C'est possible. Je ne pense pas que cela se produira au cours des cinq ou dix prochaines années, mais c'est possible. Je crois que l'on intégrera plus d'équipement informatisé pour la sécurité dans la locomotive et dans tout le train, de même que pour la surveillance.

Cependant, penser qu'il n'y aura personne à la tête du train en l'an 2030? Probablement pas, mais c'est possible. Vous savez probablement qu'à la société Quebec North Shore, on essaie de faire rouler les trains avec une seule personne dans la cabine. Je pense que cela est possible dans le secteur que dessert cette entreprise.

**Mme Ackermans:** J'aimerais répondre à la question du sénateur Forrestall au sujet des 66 déraillements de cette année qui se sont produits sur la voie principale. Vous remarquerez que 66 accidents, c'est le nombre que nous avons signalé au Bureau de la sécurité des transports, mais c'est 36 que nous aurions dû signaler si nous avions été une société ferroviaire américaine tenue de rendre des comptes à la FRA. La différence entre les deux, les 30 déraillements, ce sont des déraillements qui ont coûté moins de 8 600 dollars.

**Le président:** Madame, cela ne m'intéresse pas tellement. Je dis simplement qu'il y en a eu 66. Quelle en est la cause?

**Mme Ackermans:** Vous parlez de petits accidents. Vous parlez d'une roue qui quitte la voie, ou d'un wagon qui dépasse le sabot d'arrêt.

**Le président:** Comment pouvez-vous parler d'un petit accident quand un wagon déraile?

**M. Dodge:** Comment définissez-vous un accident de train? La Federal Railroad Administration aux États-Unis a défini ce qu'est un accident ferroviaire. Si un wagon de charbon qui est dans une cour de triage perd une roue et que cela détruit 10 traverses, que vous devez remplacer toutes les roues et que cela coûte plus de 8 000 \$, alors on dit qu'il y a eu accident.

**Le sénateur Perrault:** Un accident, n'est-ce pas heurter du bétail?

**M. Dodge:** Non.

**Le sénateur Perrault:** Comment décrivez-vous cela alors?

**M. Dodge:** Eh bien, on n'a fait que heurter du bétail de grand prix, je peux vous l'assurer.



**Senator Adams:** You were comparing accidents between the CPR and American railways. I have been on the Amtrak train between Washington and New York, and we were going over 150 miles an hour on a passenger train. I am sure there is a difference between a cargo train carrying stuff and a passenger train.

Is there a difference in speed between the railways that are American and Canadian? Do you have regulations?

**Mr. Dodge:** They have more commuters, and therefore the commuters are a higher speed operation. However, by and large, we have the same type of track infrastructure. When we go across the prairies on our mainline, we are going 50 miles an hour to 60 miles an hour as a freight train. When we get into B.C., we are down to 20 miles an hour until we hit the lower mainland, and then around the Hope we can speed up to about 60.

We have commuter operations that will go up to 70 miles an hour. In fact, in our operations in the U.S., we have Amtrak that does 79 miles an hour on a freight territory.

Your question, though, is a good one in terms of how you mix freight and passenger operations. I can assure you that if I had something that was going 150 miles an hour, or 300 kilometres, I would want to try to have as much separation as I can between the freight operation and the commuter operation. Indeed, the trend is towards letting the high-speed rail have its own corridor, its own track, and trying to avoid sharing of track infrastructure with freight.

**Senator Adams:** I remember a previous Senate committee hearing where CN said that their locomotive operators, because of union regulation, were only allowed to drive so many kilometres. Do you have the same type of regulation in CP?

**Mr. Dodge:** Yes. Right now, a normal trip for a locomotive engineer is about 125 miles. If he is on the prairies, he can do that in about three hours. If he is in B.C., he can do that in about five hours if he is going between Revelstoke and Kamloops.

The hours of service for locomotives engineers in the U.S. is 12 hours. You are probably aware that the airline pilots have 14 hours. Indeed, with some of the train crews we have now, we can go between 10 and 12 hours. I believe they were referring to the variance between what they can do and what they do do.

**Senator Adams:** We also heard that these operators made something like \$60,000 to \$70,000 a year, as well as have a standby. Someone could be there for eight hours a day, simply sitting there in case something happened to the other engineers, and they would then take over. Is that kind of approach used at CP?

**Le sénateur Adams:** Vous compariez les accidents du CP et ceux des sociétés ferroviaires américaines. J'ai pris le train d'Amtrak entre Washington et New York, et nous roulions à plus de 150 milles à l'heure dans un train de voyageurs. Je suis sûr qu'il y a une différence entre un train de marchandises et un train de voyageurs.

Est-ce qu'il y a une différence dans la vitesse à laquelle peuvent rouler les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines? Est-ce que vous avez des règlements?

**M. Dodge:** Les sociétés américaines ont plus de trains de banlieue, qui roulent donc plus vite. Cependant, dans l'ensemble, nous avons le même type d'infrastructure de la voie. Lorsque nous traversons les Prairies sur notre voie principale, nos trains de marchandises roulent entre 50 et 60 milles à l'heure. Lorsque nous sommes en Colombie-Britannique, nous ralentissons à 20 milles à l'heure jusqu'à ce que nous atteignons la vallée du bas Fraser, et ensuite autour de Hope, nous pouvons accélérer jusqu'à environ 60 milles à l'heure.

Nous avons des trains de banlieue qui vont rouler jusqu'à 70 milles à l'heure. Sur nos voies aux États-Unis, nous avons des trains d'Amtrak qui font 79 milles à l'heure sur les voies réservées au transport des marchandises.

Cependant, votre question est intéressante en ce qui concerne le mélange des activités de transport de marchandises et de voyageurs. Je puis vous assurer que si j'avais des trains qui roulent à 150 milles à l'heure, ou à 300 kilomètres à l'heure, je voudrais que ces trains roulent sur des voies séparées de celles des trains de marchandises. En fait, on constate de plus en plus que l'on préfère que les trains à haute vitesse aient leur propre corridor, leurs propres voies, et on essaie d'éviter le partage de l'infrastructure des voies avec les trains de marchandises.

**Le sénateur Adams:** Je me souviens d'une audience d'un comité sénatorial où le CN a dit que ses conducteurs de locomotive, à cause des règlements syndicaux, n'étaient autorisés à effectuer qu'un certain nombre de kilomètres. Est-ce que vous avez le même genre de règlements au CP?

**M. Dodge:** Oui. Actuellement, un voyage normal pour un conducteur de locomotive est d'environ 125 milles. S'il travaille dans les Prairies, il peut parcourir cette distance en trois heures environ. S'il est en Colombie-Britannique, il peut faire son travail en cinq heures environ s'il voyage entre Revelstoke et Kamloops.

Les conducteurs de locomotive aux États-Unis font des quarts de 12 heures de travail. Vous savez probablement que les pilotes de ligne font des quarts de travail de 14 heures. Avec certaines des équipes que nous avons actuellement, nous pouvons faire des quarts de 10 à 12 heures. Je crois que l'on parlait de l'écart entre ce que les employés peuvent faire et ce qu'ils font effectivement.

**Le sénateur Adams:** On nous a dit aussi que ces conducteurs gagnaient entre 60 000 et 70 000 \$ par année, et qu'ils devaient aussi être en disponibilité. Quelqu'un peut être là pendant huit heures par jour, assis simplement au cas où quelque chose arrive aux autres conducteurs, après quoi il pourrait reprendre le service. Est-ce que c'est le genre d'approche que vous utilisez au CP?

**Mr. Dodge:** A locomotive engineer making \$60,000 to \$80,000 a year is not uncommon. This goes back to work rules when we had steam and you had to put water in a steam locomotive every 100 miles, when we had conductors, when we used to have way freights and the so-called milk runs, et cetera.

We now have intermodal trains that run intact between Toronto and Vancouver. We have coal trains that run intact between the southeast Kootenays and Roberts Bank. We have potash trains that run intact.

There is a great deal of room for productivity improvement, but there are many collective agreements which we have to cover.

Our challenge, in terms of trying to run a safer railroad, is to ensure that when people are at work, they are operating a train and not waiting to meet another train. There is room for us to improve our productivity and improve safety by taking some of the work rules that we have for engineers and conductors and adapting them to today's marketplace and today's technology. I certainly have that as a high priority when it comes to then next round of collective negotiations, because I think it will result in a safer railroad.

**The Chairman:** Would you pay for your own double tracking?

**Mr. Dodge:** We did pay for our own double tracking.

**The Chairman:** Would you continue to do so? You have some major problems there.

Would you care to address my question about where you want to be?

**Mr. Dodge:** In the year 2030?

**The Chairman:** Or 2025.

**Mr. Dodge:** The way life is going today, I am trying to get to the year 2000 in a safe and profitable fashion.

**The Chairman:** Where do you want to leave the company to your successor?

**Mr. Dodge:** I have been in the rail business now for 27 or 28 years. I have seen some significant changes in containerization and how it is handled. I have seen growth in the bulk commodities and the resource products in Canada. I have seen us go through a transformation where we have seen the highway take over as the major carrier of goods, especially finished goods.

In the year 2030, I see us loaded with computerized equipment, but still having a diesel electric type of propulsion system and still having track. I see more sophistication in how we manage the track, how we do the work, and how we measure where. I see

**M. Dodge:** Il n'est pas rare qu'un conducteur de locomotive fasse 60 000 \$ à 80 000 \$ par année. Il faut remonter aux règles de travail établies à l'époque des locomotives à vapeur et qu'il fallait mettre de l'eau dans la locomotive tous les 100 milles; à ce moment-là nous avions des chefs de train, c'étaient les trains de desserte, ce que l'on appelait les trains de ramassage, et cetera.

Nous offrons maintenant des services intermodaux avec trains qui circulent sans arrêt entre Toronto et Vancouver. Nous avons des trains pour le transport du charbon qui circulent sans arrêt entre le sud-est de Kootenay et Roberts Bank. Il en va de même des trains de potasse.

Il y a amplement de place pour l'amélioration au chapitre de la productivité, mais il y a beaucoup de conventions collectives que nous devons respecter.

Notre défi, en ce qui concerne l'accroissement de la sécurité, c'est de nous assurer que lorsque les gens sont au travail, ils font fonctionner un train et n'en attendent pas un autre. Nous savons qu'il y a place chez nous pour améliorer la productivité et la sécurité en prenant certaines des règles de travail que nous avons pour les ingénieurs et les chefs de train et en les adaptant au marché et à la réalité technologique d'aujourd'hui. Ce sera certainement une très grande priorité lorsque nous négocierons les prochaines conventions collectives, car je pense que cela accroîtra la sécurité du transport ferroviaire.

**Le président:** Est-ce que vous assumeriez les coûts du doublement de vos voies?

**M. Dodge:** Nous avons effectivement assumé les coûts du doublement de vos voies.

**Le président:** Continueriez-vous à le faire? Vous avez de graves problèmes là.

Pourriez-vous répondre à ma question quant à l'avenir?

**M. Dodge:** En l'an 2030?

**Le président:** Ou 2025.

**M. Dodge:** Compte tenu de la réalité d'aujourd'hui, j'essaie de me rendre en l'an 2000 en assurant la sécurité du transport et la rentabilité de la société.

**Le président:** Quel genre d'entreprise vous souhaitez laisser à votre successeur?

**M. Dodge:** Je suis dans le domaine du transport ferroviaire depuis maintenant 27 ou 28 ans. J'ai été témoin de changements considérables dans le transport par conteneur et la manutention des marchandises. J'ai été témoin de la croissance dans le transport des marchandises en vrac et des produits provenant des ressources naturelles au Canada. J'ai assisté à la transformation qu'ont subie les chemins de fer lorsque l'industrie du camionnage les a dépassés et que les camions sont devenus le principal mode de transport des marchandises, particulièrement des produits finis.

En l'an 2030, je crois que nous aurons beaucoup d'équipement informatique, mais que nous aurons encore un système de propulsion électrique et diesel et que nous aurons encore aussi des voies. Je crois que notre système de gestion des voies sera



communications with trains and communication between customers improving.

**The Chairman:** Do you see any material changes in terms of quality of steel?

**Mr. Dodge:** I see the quality of steel improving. We have better steel today than we did 15 years ago. The Japanese brought in better steel. We have seen Sydney produce better steel. I see better steel on our wheels.

**Senator Perrault:** Is it more durable?

**Mr. Dodge:** Yes. The metallurgical properties are significantly improved. Many of the cracked rails we see are from metallurgical faults. Some of the steel is 1947 steel, 1930 steel, but not on our main line. Even Algoma steel produced in 1980 has metallurgical flaws that create problems when we see the temperatures drop below minus 25 for a sustainable period of time. We need to replace that.

I do not know whether I answered your question as to the vision of 2030.

**The Chairman:** If you do not tell us where you want to be and how safe you want to be, how will we know?

**Mr. Dodge:** I will let Ms Ackermans speak on the safety. I thought you were looking at the operation and the marketplace.

**Senator Perrault:** What about U.S. competition?

**Mr. Dodge:** Yes, I think there will be two railroads in the States. It is shrinking.

**The Chairman:** Will you be one of them?

**Mr. Dodge:** We could be part of the merger situation that is happening in the States.

**Senator Perrault:** Farmers are now able to ship their grain by almost any route.

**Mr. Dodge:** Yes. They can truck it to CN; they can truck it to CP; and they can truck it to Burlington Northern.

**Senator Perrault:** Are you losing any business?

**Mr. Dodge:** I do not think so. Our rates are regulated, among other things, but we do have an efficient system. We are 30 per cent below the U.S. rates. It could be they are trying to bypass the wheat board and market their own grain.

**Ms Ackermans:** In terms of vision, there are still some new technologies coming. There are new air brake systems that are being worked on now which will improve stopping distances and efficiency of operations.

You wanted to know about three major issues. I could mention the two biggest ones.

One is human failure, no matter where it occurs. It is human failure that is behind many of our accidents, and we are putting effort and safety focus into determining what causes the failure

perfectionné, de même que la façon de faire le travail et de mesurer le rendement. Je crois que les communications avec les trains et les communications entre les clients seront améliorées.

**Le président:** Est-ce que vous prévoyez des changements matériels en ce qui a trait à la qualité de l'acier?

**M. Dodge:** Oui, la qualité de l'acier s'améliorera. Nous avons aujourd'hui de l'acier qui est beaucoup plus résistant qu'il y a 15 ans. Les Japonais ont fabriqué de l'acier qui est meilleur. Sydney produit de l'acier qui est aussi meilleur. L'acier que l'on utilise pour nos roues est plus résistant.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce qu'il est plus durable?

**M. Dodge:** Oui, les caractéristiques métallurgiques se sont beaucoup améliorées. Les nombreuses voies qui sont fissurées le sont à cause de défauts de métallurgie. Une partie de l'acier est de l'acier fabriqué en 1947, en 1930, mais pas sur notre voie principale. Même l'acier d'Algoma produit en 1980 comporte des failles qui créent des problèmes lorsque le thermomètre descend à moins 25 pendant une longue période. Nous devons remplacer cet acier.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question en ce qui concerne la vision de l'an 2030.

**Le président:** Si vous ne nous donnez pas votre vision concernant l'avenir et la sécurité, comment la connaissons-nous?

**M. Dodge:** Je vais laisser à Mme Ackermans le soin de répondre en ce qui concerne la sécurité. Je croyais que vous parliez des opérations et du marché.

**Le sénateur Perrault:** Et la concurrence américaine?

**M. Dodge:** Oui, je pense qu'il y aura deux sociétés ferroviaires aux États-Unis. Le marché se rétrécit.

**Le président:** Serez-vous l'une d'elles?

**M. Dodge:** Nous pourrions être intégrés à la fusion qui se produit actuellement aux États-Unis.

**Le sénateur Perrault:** Les agriculteurs peuvent maintenant expédier leurs céréales par n'importe quelle route.

**M. Dodge:** Oui. Ils peuvent les expédier par camion au CN, au CP, ou à la Burlington Northern.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce que vous perdez une part du marché?

**M. Dodge:** Je ne crois pas. Nos taux sont réglementés, entre autres choses, mais notre système est très efficace. Nos taux sont de 30 p. 100 inférieurs à ceux des États-Unis. Il se peut que les agriculteurs ne veuillent pas tenir compte de la commission du blé et souhaitent vendre eux-mêmes leurs céréales.

**Mme Ackermans:** En ce qui a trait à la vision, il y a encore de nouvelles technologies qui s'en viennent. Il y a de nouveaux systèmes de freins à air sur lesquels on travaille actuellement et qui amélioreront les distances d'arrêt et l'efficacité des opérations.

Vous avez posé une question au sujet de trois grands problèmes. Je pourrais vous parler des deux plus importants.

Le premier est l'erreur humaine, peu importe où elle se produit. Nombre de nos accidents sont imputables à l'erreur humaine, et nous déployons des efforts en matière de sécurité pour déterminer

and getting the failure out of the system, because it is generated by the processes we expect people to work to. We are looking at that very carefully.

One of the focuses brought to the meeting today here was crossing accidents, but we did not talk about trespassers. That does not really affect the safety of rail operations, but crossing accidents do. Our crews die. There is human life lost from crossing accidents. There is nothing we can do about it. We cannot stop that train. It is physically impossible.

**Senator Perrault:** Is that the overpass and underpass situation?

**Ms Ackermans:** That is correct. That is the only way to do it safely. The absolute safe way is not to let any roadway cross a rail, as we do not let roadways cross airport runways. That is the only thing you can do.

**Senator St. Germain:** Do you have to keep people thinking? If you over protect them, will they quit thinking and die?

**Mr. Dodge:** It is the awareness of the individual.

**The Chairman:** Thank you very much, both of you. We could probably be here until midnight tonight, but we must move on. We appreciate the professionalism of your report, and your candour as well.

I now call on the Transportation and Emergency Response Association of the Propane Gas Association of Canada. Mr Bill Kurtze, the Managing Director, is with us today.

Could we have your presentation and perhaps we will have a chance for a few questions. We are running a little late as you will appreciate.

**Mr. Bill Kurtze, Managing Director, Transportation and Emergency Response Association of the Propane Gas Association of Canada:** Senators, recognizing it is late, I will be brief.

The Propane Gas Association of Canada appreciates the opportunity that you have extended to us to be here this afternoon. By way of introduction, I will explain what the Propane Gas Association is and what the LPG Assistance Corp. Emergency Response program is.

The Propane Gas Association consists of 165 to 170 member companies which are involved in the production, transportation, and retail and wholesale marketing of propane, butanes, and mixtures of propane and butanes. Member companies range from PetroCanada, Imperial, Shell, down through, on the retail side, ICG propane, Superior propane, and the small one- and two-man operations located from coast to coast in Canada. Although the railroad which preceded us is not a member of the Propane Gas Association, CN Rail is. We also have a fairly close working relationship with a number of the trucking companies which transport the product.

les causes de ces erreurs et pour éliminer ces erreurs du système, parce que ces erreurs proviennent des processus que nos employés doivent utiliser. Nous examinons cette question très attentivement.

L'un des aspects sur lesquels les gens ont insisté à la réunion d'aujourd'hui, ce sont les accidents aux passages à niveau, mais nous n'avons pas parlé des intrus. Cela ne touche pas vraiment la sécurité des opérations ferroviaires, mais les accidents aux passages à niveau, oui. Nos employés meurent. Il y a des pertes de vies humaines à cause des accidents aux passages à niveau. Nous n'y pouvons rien. Nous ne pouvons pas arrêter le train. C'est physiquement impossible.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce que vous parlez des passages supérieurs et inférieurs?

**Mme Ackermans:** Oui. Ces passages sont le seul moyen d'assurer la sécurité. Le moyen absolu d'assurer la sécurité, c'est de ne pas avoir de passage à niveau sur les routes, pas plus qu'il n'y en a dans les aéroports. C'est la seule chose que nous puissions faire.

**Le sénateur St. Germain:** Est-ce que vous devez toujours garder les gens alertes? Si vous les surprotégez, vont-ils cesser de penser et mourir?

**M. Dodge:** Il faut sensibiliser les gens.

**Le président:** Merci beaucoup à vous deux. Nous pourrions probablement être ici jusqu'à minuit ce soir, mais nous devons continuer. Nous apprécions le professionnalisme de votre rapport et votre gentillesse.

Je demande maintenant à M. Bill Kurtze, directeur général, Transports et intervention d'urgence de l'Association canadienne du gaz propane, de s'avancer.

Pourriez-vous nous présenter votre exposé après quoi nous aurons peut-être la chance de vous poser quelques questions. Nous sommes un peu en retard, comme vous vous en rendez compte.

**M. Bill Kurtze, directeur général, Transports et intervention d'urgence, Association canadienne du gaz propane:** Honorables sénateurs, je vois qu'il est tard, je serai bref.

L'Association canadienne du gaz propane vous remercie de la possibilité que vous lui offrez de comparaître ici cet après-midi. En guise d'introduction, je vais vous expliquer ce que sont l'Association canadienne du gaz propane et le programme d'intervention d'urgence de la LPG Assistance Corp.

L'Association canadienne du gaz propane compte de 165 à 170 sociétés membres qui font de la production, du transport, de la vente au détail, et de la vente en gros de propane, de butane et de mélanges des deux. Nos sociétés membres sont Petro-Canada, la Compagnie pétrolière impériale Ltée, Shell, qui sont des entreprises de détail, ICG Propane, Superior Propane, et de petites entreprises composées d'une ou deux personnes que l'on trouve d'un bout à l'autre du Canada. La société ferroviaire qui nous a précédés n'est pas membre de notre association, mais il en est autrement du CN. Nous entretenons également des relations professionnelles assez étroites avec diverses entreprises de camionnage qui transportent les produits.



This afternoon I will spend some time putting everything into context — that is, to review the number of LPG incidents that have occurred and that have been handled by the LPG Assistance Corp. Emergency Response program — and then describe the industry's prevention, preparedness and response plans which will take us into the 21st century.

The LPG Assistance Corp. is a wholly-owned subsidiary of the Propane Gas Association and offers to the member companies of the association emergency response capability. That emergency response capability is required by law under the transportation of dangerous goods and is required for movement of product. We have also established an emergency response program for stationary tanks as well as those that move on road.

Our premise in crafting this presentation this afternoon consisted of two points: As governments at all levels re-invent themselves, they start to outsource a broad number of things. We have seen outsourcing, whether it is at the municipal, provincial, or federal level. Not only today but as we move into the 21st century, industry has a responsibility and the association itself and its members have a responsibility and in fact an opportunity to accept the challenges that are forthcoming as a result of this outsourcing and thereby take greater control over their own destiny.

Looking at the activations of the LPG Assistance Corp. gives you some sort of an idea over the last ten years since it was formed in 1987 as to the number of planned activations. To put that into context, on average over the last ten years we have received slightly in excess of 3,000 calls on our emergency response line. Of those 3,000 calls, the breakdown of the number of incidents and the actual plan activations that have occurred are in front of you.

On an ongoing basis, we have looked for trend lines to determine whether things are increasing or decreasing. Quite frankly, we have not been able to find any trend lines. We have not seen any trend lines upward or downward as a result of any deregulation or outsourcing that has occurred.

We have included two sets of statistics which may not be under the jurisdiction of this group, but nonetheless they are of interest — that is, so-called public and stationary tanks. Those are unregulated situations where the we have responded to incidents involving the public, various vehicles, RVs, barbecues, or whatever the situation may be. As well, our stationary tank plan responds to tanks generally at residential, commercial, or industrial sites. When you are considering the overall emergency response of the LP gas business in Canada, obviously the road and the rail lines are the lines that you look at; however, that is only part of the story as far as the LP gas situation is concerned.

We have had in existence since 1987 an emergency response plan. As we have evolved, we have seen the need for a new

Cet après-midi, je vais prendre quelques minutes pour replacer toutes les choses dans leur contexte, c'est-à-dire examiner le nombre d'incidents qui se sont produits et pour lesquels on a eu recours au programme d'intervention d'urgence de la LPG Assistance Corp; je vais ensuite vous décrire les plans de prévention, de préparation et d'intervention qui nous amèneront au XXI<sup>e</sup> siècle.

La LPG Assistance Corp. est une filiale à part entière de l'Association canadienne du gaz propane et offre aux sociétés membres de l'Association une capacité d'intervention en cas d'urgence. C'est ce qu'exige la loi pour le transport des marchandises dangereuses et l'expédition des produits. Nous avons établi également un programme d'intervention d'urgence pour les réservoirs fixes et les réservoirs mobiles.

Les deux principes qui ont guidé notre présentation de cet après-midi sont les suivants: comme les gouvernements de tous les niveaux se restructurent, ils commencent à recourir à l'impartition pour assurer de nombreux services. Nous avons été témoins de ce phénomène, que ce soit au niveau municipal, provincial ou fédéral. Non seulement aujourd'hui, mais plus on se rapproche du XXI<sup>e</sup> siècle, l'industrie, tout comme l'Association et ses membres, ont la responsabilité, et en réalité, la possibilité de relever les défis que pose l'impartition et de prendre leur propre destinée plus en main.

Si vous regardez le nombre de fois où le programme de la LPG Assistance Corp. est utilisé, cela vous donnera une idée de ce que nous avons fait au cours des dix dernières années depuis que la LPG a été formée en 1987. Pour replacer les choses dans leur contexte, en moyenne au cours des dix dernières années, nous avons reçu un peu plus de 3 000 appels sur notre ligne d'intervention d'urgence. Nous vous avons remis une ventilation détaillée du nombre d'incidents et de l'utilisation du plan d'intervention à la suite de ces 3 000 appels.

Nous cherchons toujours à dégager des tendances afin de déterminer si la situation s'améliore ou se détériore. Bien honnêtement, nous n'avons rien trouvé. Nous n'avons décelé aucune tendance à la baisse ou à la hausse par suite de la déréglementation ou de l'impartition qui se fait maintenant.

Nous avons inclus deux séries de statistiques qui ne relèvent peut-être pas de la compétence de votre comité, mais qui, néanmoins, ne sont pas dépourvues d'intérêt, c'est-à-dire des statistiques sur ce que l'on appelle les réservoirs publics et les réservoirs fixes. Il s'agit de situations non réglementées où nous avons répondu à des incidents impliquant le public, divers véhicules, des véhicules récréatifs, des accidents causés par un barbecue, peu importe. De même, notre plan d'intervention pour les réservoirs fixes nous permet de répondre à des appels dans des résidences, des commerces ou des industries. Lorsqu'on regarde la situation d'urgence dans son ensemble pour le gaz de pétrole liquéfié au Canada, bien sûr, ce qui nous intéresse, ce sont les sociétés ferroviaires et les transporteurs routiers de ce produit; cependant, cela n'est qu'un volet de notre travail.

Nous avons mis en place un plan d'intervention d'urgence en 1987. Au fil des ans, nous avons constaté qu'il fallait établir un

response plan. We are in the process of finalizing new response plan, and I will present that to you this afternoon.

To this point in time, the LPG Assistance Corp. has represented a smaller segment of the industry which included some of the producers, all of the retail marketers, and some of the transporters. We are now seeing an evolution into a larger plan, a more comprehensive plan that will allow the LP gas business to move into the 21st century. However, if I were to look into my crystal ball to see where are going, I would see that this is just one step in a series of steps that could well involve a number of the scheduled 12 dangerous goods being involved in one overall emergency response plan.

Senators, I will now describe the new response organization for LP gas.

In crafting that new organization, we looked approximately 15 principles, which are as follows:

First, to meet or exceed regulatory requirements;

Second, to provide a single focus for LP gas emergency response in Canada for both transportation and stationary tanks;

Third, to maintain or reduce the liability of any individual involved in providing response capability;

Fourth, and this relates to part of the preparedness portion of the PPR with which we are all so familiar, to ensure that there is a minimum insurance requirement so if something does happen, the smaller organizations can respond and live up to their legal and liability expectations.

Fifth, to provide a risk-based response capability and to provide a long-term solution. What has been in position to this point evolved from a ten-year effort, but we need to look longer term and broader term.

Sixth, to develop response program which meets the public's expectations and, from an industry standpoint, is cost-effective for the overall services provided.

Seventh, to look at some of the cost associated with providing that response. We have established an equitable funding formula and an organization which builds on existing strengths. The major companies in Canada had and still have an extremely strong capability to respond to rail instances. The LPG Assistance Corp. as it is right now has a strong capability to respond to both the road and to the stationary tank. A combination of the two provides each of us with a stronger capability to respond.

Eighth, to standardize the response capability. It is important to ensure that the level of training of the individuals and the emergency response team and the equipment they take to the scene of the incident is standardized across the country.

nouveau plan d'urgence. Nous sommes en train de mettre la dernière main à ce nouveau plan que je vais vous présenter cet après-midi.

Jusqu'à maintenant, la LPG Assistance Corp. a représenté un petit segment de l'industrie qui incluait certains des producteurs, tous les commerçants de détail, et certains transporteurs. Nous évoluons maintenant vers un plan plus vaste, un plan plus global qui permettra à l'industrie du gaz de pétrole liquéfié d'entrer dans le XXI<sup>e</sup> siècle. Cependant, si je consulte ma boule de cristal pour vous dire où nous en sommes, je vous dirais qu'il ne s'agit là que d'une étape dans une série de démarches qui pourraient très bien impliquer certaines des marchandises dangereuses décrites à l'annexe 12 qui font l'objet d'un plan d'intervention d'urgence global.

Honorables sénateurs, je vais maintenant vous décrire la nouvelle organisation d'urgence pour le gaz de pétrole liquéfié.

En créant cette nouvelle organisation, nous avons tenu compte d'environ 15 principes qui sont les suivants:

Premièrement, satisfaire aux exigences de la réglementation, voire les dépasser.

Deuxièmement, établir un plan d'urgence pour le gaz de pétrole liquéfié au Canada tant en ce qui concerne le transport et les réservoirs fixes.

Troisièmement, maintenir ou réduire la responsabilité d'une personne impliquée dans un plan d'intervention d'urgence.

Quatrièmement, et cela a trait à une partie du plan de préparation du PPI que nous connaissons tous très bien, afin qu'il y ait un minimum d'assurance requise si quelque chose se produit, afin d'être certain que les petites organisations puissent intervenir et assumer leurs obligations civiles et légales.

Cinquièmement, offrir une capacité d'intervention basée sur les risques et fournir une solution à long terme. Les mécanismes actuellement en place sont le résultat de dix années d'efforts, mais nous devons penser à plus long terme et à plus grande échelle.

Sixièmement, mettre sur pied un programme d'intervention qui réponde aux attentes du public et, du point de vue de l'industrie, qui soit rentable compte tenu des services globaux qui sont assurés.

Septièmement, examiner certains des coûts associés à l'intervention. Nous avons établi une formule de financement équitable et une organisation qui mise sur ses forces. Les grandes sociétés canadiennes avaient et ont encore des moyens extrêmement puissants pour réagir aux accidents ferroviaires. Pour sa part et dans sa situation actuelle, la LPG Assistance Corp. est bien en mesure de s'occuper des accidents mettant en cause des camions-citernes et des réservoirs fixes. En combinant ces compétences, chacune des deux parties dispose d'une capacité d'intervention plus efficace.

Huitièmement, normaliser les capacités d'intervention. Il est important de s'assurer que soient normalisés dans tout le pays les niveaux de formation des intervenants et des équipes d'urgence, ainsi que les équipements dont ils se servent là où ils interviennent.



Ninth, to facilitate companies meeting the need for full life-cycle stewardship. There is a clear trend, not only within the LP gas business but across all industries, to look more at this full life-cycle stewardship. In our view, we are trying to establish that safety is not a department but rather a management philosophy.

Tenth, to establish a strong management system so that the plant continues to function. Part of that management system relates to audits and the ability to audit equipment and personnel to ensure they keep current with existing and new response techniques.

Eleventh, to establish an organization which is simple to administer so that it can look at its effectiveness overall.

The plan itself will respond to propanes and butanes and mixtures of propanes and butanes. We are not in a position with this plan, nor is it the intention at this juncture, to respond to liquids. That is an important point to remember.

It also must recognize that it is never in charge. As per the emergency response plan, there is always an on-scene commander at or on his way to the scene of the incident. The emergency response teams we send out are never in charge. The person in charge is always the on-scene commander — generally police and/or fire, and sometimes federal or provincial government officials.

The response plan will respond to rail, truck, and stationary tanks, particularly large tanks.

As it is a private industry plan, we must wrestle with how you respond to incidents involving non-plan participants. The way we have done it in the past and will continue to do it is to link very closely with government and to have the plan activated by government. By "government," I do not necessarily mean the federal government or Transport Canada. We do mean municipal and fire services. Our vast experience tells us that these are the individuals who want the assistance and are on scene.

We wish to establish certain criteria in terms of response capability so that we can give individuals tangible evidence. We have tried to raise the bar and improve the response time firstly in terms of providing initial information to the scene of the incident which we do within minutes, and secondly, to have an advisor — the RMA is known as a remedial measures advisor — on scene within six hours and to have the response team, if it is required, on scene in no more than 12 hours.

We have established and continue to upgrade the necessary equipment requirements for going on scene. We have set the criteria so that they must have sufficient capability to off-load a jumbo rail car within eight hours and a tank truck within four hours. To ensure that there is continued company participation, we have said that the ownership and maintenance of equipment is the responsibility of the remedial measures advisors and the response teams.

Neuvièmement, aider les sociétés à répondre au besoin d'intendance permanente. Il existe une tendance marquée, non seulement dans le secteur du GPL, mais aussi dans toutes les industries, à s'intéresser davantage à cette forme d'administration permanente. Nous essayons de faire comprendre que la sécurité n'est pas qu'un simple service, mais une philosophie de gestion.

Dixièmement, instaurer un système de gestion solide pour que le processus continue de fonctionner. Une partie de ce système de gestion concerne les vérifications et la possibilité de vérifier les équipements et les compétences du personnel pour qu'ils soient conformes aux techniques d'intervention existantes et nouvelles.

Onzièmement, créer une organisation simple à administrer et capable d'évaluer son efficacité globale.

Le plan lui-même vise le propane, le butane et les mélanges des deux. Nous ne sommes pas en mesure ni désireux à ce stade-ci de nous occuper des liquides. C'est là un point important à considérer.

Notre organisation doit également être consciente du fait qu'elle n'est jamais en charge des opérations. Conformément au plan d'intervention d'urgence, il se trouve toujours un responsable sur les lieux de l'incident ou en route pour s'y rendre. Les équipes d'urgence que nous dépêchons ne sont jamais en charge des opérations. La personne en charge est toujours le responsable sur place — en général un membre du service de police ou d'incendie et parfois un agent du gouvernement fédéral ou provincial.

Le plan d'intervention vise les wagons-citernes, les camions-citernes et les réservoirs fixes, surtout les gros.

Comme il s'agit d'un plan industriel privé, nous devons définir la façon dont nous intervenons lors d'incidents mettant en cause des entités qui ne participent pas au plan. Ce que nous avons fait par le passé, et que nous continuerons de faire, c'est que nous travaillons très étroitement avec les autorités pour qu'elles activent le plan. Par «autorités», nous n'entendons pas nécessairement le gouvernement fédéral ou Transports Canada. Il peut s'agir des autorités municipales et des services d'incendie. Notre vaste expérience nous enseigne que ce sont là des gens qui veulent de l'aide et qui se trouvent sur place.

Nous voulons établir, en matière de capacité d'intervention, certains critères nous permettant de fournir aux intéressés des preuves tangibles. Nous avons essayé de hausser la barre et de réduire le délai d'intervention, premièrement en fournissant sur place des informations de base, ce que nous faisons en quelques minutes, et deuxièmement en dépêchant sur les lieux un conseiller en mesures correctives — ou CMC — en moins de six heures et l'équipe d'intervention, si sa présence est nécessaire, en 12 heures tout au plus.

Nous avons défini et continuons d'améliorer les équipements à utiliser sur les lieux. Nous avons établi les critères de façon à disposer de la capacité suffisante pour décharger un super wagon-citerne en moins de huit heures et un camion-remorque en moins de quatre heures. Pour nous assurer la participation permanente des sociétés, nous avons décidé que la propriété et la maintenance des équipements seraient confiées aux conseillers en mesures correctives et aux équipes d'intervention.

Incidentally, to ensure no misunderstanding, the remedial measures advisors come from industry companies themselves. We have strategically located a number of them across the country, and they come from the member companies of the association. It is a member-sponsored, member-driven emergency response plan.

The plan itself has an organization structure which consists of a board of directors, a manager, an overall administrator and, the real heart of it, the remedial measures advisors and emergency response teams.

We have tried to ensure a national presence and involvement. We have set up the board of directors so that eight of the seats on that board come from PGAC, the Propane Gas Association of Canada, and LP-Map. LP-Map is the mutual aid plan that many of the major oil and gas companies have used. We did, however, decide to leave some seats open, as there are organizations in addition to the Propane Gas Association which represent the propane industry in Canada. We wanted to ensure they too were represented at the table, particularly the Ontario Propane Association and the AQP, which is the Quebec association.

We have structured an operating committee to provide input to the board of directors and to the management of the corporation so that they, being field-level personnel, could keep people advised as to the appropriate technical reaction to various response requirements.

The heart of the plan consists of the remedial measures advisors, the response teams, and the response management function.

The response management function is currently located in Sarnia. There is a 1-800 number which offers bilingual, 365-day-a-year emergency response and a source to report an incident. To the extent that the incident requires an individual be sent to the scene, an RMA is sent. There are 35 located across Canada who have the capability of chartering aircraft or driving to the scene so that they can arrive within the six-hour time frame.

There are 11 response teams located at strategic locations: Vancouver, northeast B.C., Calgary, Edmonton, Regina, Winnipeg, Thunder Bay, Toronto, Montreal, and Saint John, New Brunswick. Of those 11 teams, we currently have verbal agreements with 10 of the 11, and we are trying to finalize formal agreements. From the response we are receiving, I do not think there will be a problem. Quite the converse, we are in the politically enviable position of having to turn some companies down for the simple reason that we do not believe they are as well qualified as others. There is, from an industry standpoint, not only a willingness but a desire to participate in the program. The overall technical competence of the individuals is important. If the individuals do not have the capability, the training, and the expertise, they are of no use.

Soit dit en passant, pour éviter tout malentendu, les conseillers en mesures correctives sont au service des sociétés elles-mêmes. Nous les avons stratégiquement répartis dans tout le pays, et ils relèvent des sociétés membres de l'Association. Il s'agit donc d'un plan d'intervention d'urgence parrainé et exécuté par les membres.

Le plan lui-même comporte une structure organisationnelle constituée d'un conseil d'administration, d'un directeur, d'un administrateur général et, au coeur même de la structure, des conseillers en mesures correctives et des équipes d'intervention d'urgence.

Nous avons tenté d'assurer une présence et une participation à l'échelle nationale. Ainsi, le conseil d'administration est constitué de manière que huit de ses membres proviennent de l'ACGP, c'est-à-dire l'Association canadienne du gaz propane, et du LP-Map. Le LP-Map est le plan d'aide mutuelle que bon nombre de grandes sociétés pétrolières et gazières ont déjà utilisé. Nous avons toutefois décidé de laisser quelques places libres car il existe, en plus de l'Association du gaz propane, des organisations qui représentent le secteur du propane au Canada. Nous voulions faire en sorte qu'elles aussi soient représentées à la table, en particulier l'Ontario Propane Association et l'AQP, l'association québécoise.

Nous avons constitué un comité d'exploitation chargé de conseiller le conseil d'administration et la direction; ses membres travaillant sur le terrain, le comité peut tenir les intéressés au courant des détails techniques que comportent diverses interventions.

Au coeur même du plan se trouvent les conseillers en mesures correctives, les équipes d'intervention et les gestionnaires des interventions.

Cette fonction de gestion des interventions est actuellement établie à Sarnia. Grâce à un numéro 1-800, on peut obtenir une aide d'urgence 365 jours sur 365 et signaler les incidents. Si l'incident exige la présence de quelqu'un sur les lieux, un CMC y est dépêché. Il en existe ainsi 35 dans tout le Canada qui peuvent nolisier un avion ou conduire leur véhicule pour arriver à l'endroit indiqué en moins de six heures.

Onze équipes d'intervention sont en poste à des endroits stratégiques: Vancouver, nord-est de la Colombie-Britannique, Calgary, Edmonton, Regina, Winnipeg, Thunder Bay, Toronto, Montréal et Saint John, au Nouveau-Brunswick. Nous avons déjà conclu des ententes verbales avec 10 de ces 11 équipes, et nous essayons d'en arriver à des ententes officielles. Compte tenu des réactions que nous recevons, je ne crois pas que cela pose un problème. Au contraire, nous nous trouvons dans la situation politiquement enviable où nous devons rejeter la candidature de certaines sociétés pour la simple raison qu'elles ne sont pas aussi qualifiées que d'autres. Les membres de l'industrie sont non seulement disposés à participer au programme, mais ils veulent y adhérer. La compétence technique générale des intéressés est importante. S'ils n'ont pas la capacité, la formation ni les compétences, ils ne sont d'aucune utilité.



We have established criteria generally based on NFPA, National Fire Prevention Association out of the States, requirements for response team members. We are developing training curriculum and scheduling individuals to be trained to that level. We believe at this point in time that the 35 RMAs in existence do have that capability. We are still developing some of the team members.

Looking into my crystal ball, on the preparedness side of PPR, we would like to see our own industry — those people who are not response teams or not remedial measures advisors — have a greater capability to handle their own incidents and also to look at the training of non-members. When you consider the fire services particularly, and the police services to a lesser level, we see a real need to provide those first responders with greater skills in assessing the scenes of LP gas incidents and conceivably taking remedial measures until the response teams arrive.

Whether it is at the scene of the incident or prior to an incident occurring, there is a strong need for communications. Looking again at the preparedness, prevention and response trio, prevention involves a heavy level of communication. Not dissimilar to some of the other emergency response capability that exists in Canada, we wish to ensure that we are able to start developing programs for use at the community level so that we can talk to them about LP gas, the dangers of LP gas, the emergency response capability that the industry has, and to allay some of their overall concerns and fears.

My summary goes to the response, preparedness and prevention and our overall evolution in thinking. If we have one goal, it is to make safety not a department but rather a management philosophy.

When considering prevention, preparedness and response, everyone starts at response, and that is normally where governments act and try to put in various regulations and legislation that are necessary to ensure that the public's interest is protected. I think we have the response and the preparedness. We have the equipment, the manpower, and the skills to be able to respond. Our real task now is in the area of prevention.

The CCPA, Canadian Chemical Producers Association, was here earlier and made mention of some of the work that they have done in establishing codes of conduct for industry and the members of their organization. The work they have done has been good work, and they have been a leader in establishing a number of those.

As part of the two-year project so that we can go into the next millennium with a series of programs which ensure that our members are committed to an appropriate philosophy associated with emergency response, we are developing codes of conduct. We have already started this two-year project, and we have received a positive response not only from those companies

Nous avons défini, en général en nous inspirant de la NFPA, la National Fire Prevention Association aux États-Unis, les critères et les exigences imposés aux membres des équipes d'intervention. Nous mettons actuellement sur pied un programme de formation et faisons en sorte que les membres s'y inscrivent. Nous croyons qu'en ce moment, les 35 CMC disposent de cette compétence. Nous formons encore certains membres des équipes.

Pour l'avenir, en ce qui concerne le volet préparation du plan de prévention, de préparation et d'intervention (PPI), nous aimerions que les membres de notre industrie — ceux qui ne font pas partie des équipes d'intervention ou qui ne sont pas des conseillers en mesures correctives — aient davantage la capacité de s'occuper de leurs propres incidents et de veiller à la formation des non-membres. Lorsqu'on observe les services d'incendie en particulier, et les services de police dans une moindre mesure, on constate qu'il existe un réel besoin de mieux former les premiers intervenants pour qu'ils puissent évaluer les situations mettant en cause du GPL et prendre les mesures correctives appropriées en attendant les équipes d'intervention.

Que ce soit sur les lieux de l'incident ou avant qu'il ne se produise, on observe un réel besoin d'établir des communications. Le plan de préparation, de prévention et d'intervention déjà cité nécessite des communications intenses. Un peu comme quelques-uns des autres groupes d'intervention d'urgence au Canada, nous voulons être en mesure de mettre sur pied des programmes destinés à la collectivité afin d'expliquer aux gens ce qu'est le GPL, ses dangers et la capacité de réaction de l'industrie, et de dissiper certaines inquiétudes et craintes.

Pour résumer, je parlerai de l'intervention, de la préparation, de la prévention et de l'évolution de notre pensée. Si nous devons avoir un objectif, c'est celui de faire de la sécurité, non pas un simple service, mais une philosophie de gestion.

Lorsqu'on fait mention de la prévention, de la préparation et de l'intervention, tout le monde s'attarde à l'intervention, et c'est en général à ce niveau que les gouvernements agissent et essaient de mettre en place une réglementation et une législation nécessaires pour faire en sorte que les intérêts du public soient protégés. Je crois que nous avons déjà réglé la question de l'intervention et de la préparation. Nous disposons des équipements, des effectifs et des compétences nous permettant de réagir. Nos travaux doivent maintenant porter sur la prévention.

Des représentants de l'ACFP, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, ont déjà comparu devant vous et ont expliqué une partie des efforts qu'ils ont déployés pour établir des codes de conduite pour l'industrie et les membres de leur organisation. Ils ont fait du bon travail et ont tracé la voie en créant certains de ces codes.

Dans le cadre du projet de deux ans destiné à nous doter pour le prochain millénaire d'une série de programmes visant à faire adopter à nos membres une philosophie valable en matière d'intervention d'urgence, nous rédigeons nous aussi des codes de conduite. Nous avons déjà entrepris ce projet biennal, et nous avons noté une réaction positive, non seulement de la part des

involved in the similar exercise with CCPA but also from member companies who are at the retail and transportation end.

In summary, senators, we are at a stage of evolution. Our evolution will take us to an emergency response plan and a PPR philosophy relating to codes of conduct. If I were to look to the year 2010 or 2020, federal and industry discussions have already started on the establishment of a national emergency response system involving a broad number of schedule 12 goods which will ultimately put all industries in a position so that they will be able to maintain an appropriate stance on public interest and safety.

I would be more than pleased to answer any questions you may have.

**The Chairman:** Thank you very much. It was quite interesting. I did not realize that you were that well advanced with this.

**Senator St. Germain:** I do not know how advanced you are, but you certainly put on a good presentation, sir.

**Mr. Kurtze:** Coming from you, senator, that is a compliment.

**Senator St. Germain:** My question relates to how closely you are associated with the Canadian Chemical Producers Association. Is there a reason why you should not be like two fleas on a dog's tail? You are both dealing with a dangerous good that is transported in a similar manner. I do not know if yours is more hazardous than theirs, but it is hazardous if mismanaged.

**Mr. Kurtze:** Unquestionably it is hazardous if mismanaged. I am not sure I would have chosen the analogy of two fleas on a dog. There would be many people who would call us worse things, so I will not be insulted.

There is no question that a closer relationship will evolve. We have already started that process.

I would not leave government out of the picture either. Transportation of dangerous goods and the directorate associated therewith has been and will continue to be an integral part of this exercise.

I am not ashamed to admit that CCPA is ahead of us. However, having said that, we are in a position where we are speeding up our evolution. I would see a time, from the emergency response side, where those organizations and other organizations which also ship dangerous goods will function under a national emergency response system.

**Senator St. Germain:** Are there problems in the field between the provincial jurisdiction and the federal jurisdiction in these areas? Can you see a federal responsibility being to coordinate and establish a system utilizing the technologies that are available? I am thinking of something similar — I do not know if you were here when Ms. Ackermans spoke — to the program that is being tested in Texas and this type of thing.

**Mr. Kurtze:** Are you referring to a national data system?

**Senator St. Germain:** Yes.

sociétés participant à l'exercice similaire avec l'ACFPC, mais aussi de la part de sociétés membres qui s'occupent de la vente au détail et du transport.

En résumé, honorables sénateurs, nous en sommes à une étape précise de notre évolution. Cette évolution nous mènera à l'adoption d'un plan d'intervention d'urgence et d'une philosophie de PPI associée aux codes de conduite. Pour 2010 ou 2020, le gouvernement fédéral et l'industrie ont déjà commencé à discuter de l'instauration d'un système national d'intervention d'urgence qui portera sur une foule de produits de l'annexe 12 et qui permettra en fin de compte à toutes les industries d'adopter une attitude responsable en regard de l'intérêt public et de la sécurité.

Je me ferai un grand plaisir de répondre aux questions que vous voudrez bien poser.

**Le président:** Merci beaucoup. C'était fort intéressant. Je ne croyais pas que vous étiez aussi avancé dans ce domaine.

**Le sénateur St. Germain:** J'ignore jusqu'à quel point vous êtes avancé, mais vous avez certainement fait une bonne présentation, monsieur.

**M. Kurtze:** Venant de vous, sénateur, c'est un compliment.

**Le sénateur St. Germain:** Ma question concerne les liens étroits que vous avez avec l'Association des fabricants de produits chimiques. Y a-t-il une raison pour laquelle vous ne devriez pas vous entendre comme larrons en foire? Après tout, vous vous occupez tous deux de produits dangereux transportés de façon semblable. J'ignore si les vôtres sont plus dangereux que les leurs, mais ils le sont certainement s'ils ne sont pas bien gérés.

**M. Kurtze:** Il ne fait aucun doute qu'ils sont dangereux s'ils sont mal gérés. Je ne sais pas si je parlerais de larrons en foire. Bien des gens utiliseraient une comparaison moins flatteuse, de sorte que je ne me sens pas insulté.

Il est certain que des liens plus étroits seront établis. Nous avons déjà mis le processus en branle.

Il ne faut pas non plus oublier le gouvernement. Le transport des matières dangereuses et la direction générale qui s'en occupe jouent et continueront de jouer un rôle important dans cet exercice.

Je n'ai pas honte de reconnaître que l'ACFPC est plus avancée que nous. Cela étant dit, toutefois, nous sommes actuellement en mesure d'accélérer notre évolution. Je vois venir le jour où, en matière d'intervention d'urgence, ces organisations et d'autres qui transportent elles aussi des matières dangereuses seront intégrées à un système national d'intervention d'urgence.

**Le sénateur St. Germain:** Y a-t-il des problèmes dans ce domaine entre les compétences provinciales et fédérales? Selon vous, les instances fédérales pourraient-elles coordonner et établir un système faisant appel aux techniques disponibles? Je pense à un système — j'ignore si vous avez entendu le témoignage de Mme Ackermans — semblable au programme dont on fait l'essai au Texas et à ce genre de choses.

**M. Kurtze:** Parlez-vous d'un système national de données?

**Le sénateur St. Germain:** Oui.



**Mr. Kurtze:** On that issue, I agree with the railroads. The information data base they are building is the type of data base that is necessary. The consist is the key document, and the ability to phone one number and access that data is the appropriate way to go. I see the railroads as having that capability and seeing no reason why they should not continue to have that capability.

While I can understand a centralist attitude saying that we should establish one major data base in one particular location for all movement of goods and services, whether they are dangerous goods or not, I do not believe that is the most cost-effective way to go. Each transporter is moving in a direction where you will see the necessary information available, particularly the railroads. I am not sure I would recommend that system.

I will go back to the first part of your question relating to federal/provincial interactions. The most important section relative to emergency responses is at the scene of the incident. One of the things that you see at the scene of the incident is quite clear disagreement as to the best and most effective way to proceed. This is particularly so when there is a derailment and a broad number of dangerous goods involved. You quite frequently hear heated debate and dialogue between the various jurisdictions as to who has authority and who has the power to make the appropriate decision. I am not sure that can ever be resolved to the satisfaction of all the parties. In that kind of situation, people want to be able to make the decisions that are necessary to protect themselves and the people that they feel they represent.

I am not sure I could recommend a way which this group could write a piece of regulation or legislation that would say this is always under the jurisdiction of the province versus the federal government. That debate and dialogue are healthy, because frequently the best emergency response solution is arrived at.

There are pros and cons. There is mix of opinion as to whether the on-scene people, and they are the heart of the whole thing, should be taken out of the debate. At the scene of an incident, you will quite frequently see the establishment of a command centre. That command centre will have representatives from the federal government, the provincial government, municipal governments, municipal services, police services, and, in the case of the LP gas situation —

**The Chairman:** They will show up because of the event.

**Mr. Kurtze:** You bet.

**The Chairman:** Not because of any planned organization.

**Mr. Kurtze:** No. They are representing their political self-interest, if I can term it in that fashion — the legislation or regulations which say they are responsible for are adhered to.

Federal/provincial disagreements are the only place in an emergency response context that I see those types of problems. In some cases, those problems are healthy.

**M. Kurtze:** À ce propos, je suis d'accord avec les sociétés ferroviaires. La base de données d'information qu'elles constituent est nécessaire. Le bulletin de composition est le document clé, et il est avantageux de pouvoir composer un numéro de téléphone pour obtenir ces données. Je constate que les sociétés ferroviaires ont cette capacité, et je ne vois pas pourquoi elles ne la conserveraient pas.

Bien que je comprenne l'attitude des centralisateurs qui préconisent l'établissement d'une base de données majeure en un endroit précis pour tout l'acheminement des biens et services, qu'il s'agisse de matières dangereuses ou non, je ne crois pas que ce soit la méthode la plus rentable. Tous les transporteurs, en particulier les sociétés ferroviaires, s'orientent vers un système qui rendra accessibles les informations nécessaires. Je ne suis pas certain d'approuver un tel système.

J'aimerais revenir à la première partie de votre question qui concerne les interactions entre instances fédérales et provinciales. Les divergences les plus profondes à propos des interventions d'urgence apparaissent sur les lieux mêmes de l'incident. Vous pouvez y constater un net désaccord quant à la manière la plus avantageuse et la plus efficace d'agir. C'est particulièrement évident dans le cas d'un déraillement mettant en cause une foule de matières dangereuses. Assez souvent, les diverses instances discutent et argumentent énergiquement quant à savoir qui a le pouvoir de prendre la bonne décision. Je ne suis pas sûr qu'on puisse jamais régler ce problème à la satisfaction de toutes les parties. Dans les situations de ce genre, les intéressés veulent pouvoir prendre les décisions nécessaires pour se protéger eux-mêmes ainsi que les gens qu'ils estiment représenter.

Je ne suis pas certain de pouvoir recommander une solution selon laquelle des autorités pourraient édicter un règlement ou une loi prescrivant que ces pouvoirs relèvent toujours de la province ou du gouvernement fédéral. Ce débat et ce dialogue sont sains car souvent, c'est ainsi qu'on trouve la meilleure méthode d'intervention d'urgence.

Il existe des arguments pour et contre. Les opinions sont partagées quant à savoir si les intervenants sur place, qui sont au coeur de l'action, devraient être écartés du débat. Assez souvent, on constitue sur les lieux d'un incident un centre de contrôle. Ce centre réunit des représentants du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial, des autorités et des services municipaux, des services de police et, dans le cas du GPL...

**Le président:** Ils sont présents à cause de l'incident.

**M. Kurtze:** Certainement.

**Le président:** Et non pas parce qu'il existe une organisation planifiée.

**M. Kurtze:** Non. Ils représentent leurs propres intérêts politiques, si je peux m'exprimer ainsi — pour s'assurer que le règlement ou la loi qui énonce leurs responsabilités est respecté.

En situation d'intervention d'urgence, les désaccords entre autorités fédérales et provinciales causent des problèmes. Mais dans certains cas, ces problèmes peuvent avoir des effets positifs.

**Senator St. Germain:** What do you provide to fire departments? What do you give to the national fire association, the police associations and what have you for support in dealing with incidents that relate to your products?

**Mr. Kurtze:** As a trade association, the Propane Gas Association of Canada's role is to provide information and to craft an emergency response plan. We would provide the on-scene commander, fire or police, with physical assistance in people who know the product and can provide them with the appropriate advice as to how to handle the incident. We provide them with a response team or teams to be able to physically mitigate that incident in terms of the softer information. One of our ongoing directions is to try to provide them with information and training programs to assist them and the fire fighter at the field level, the guy that is actually in there, with the understanding of what LP gas is, how it reacts in certain circumstances, and what he should or should not do until such time as professional assistance arrives.

**Senator St. Germain:** How immediate is that? If a call comes through 911 that a propane truck has rolled into the ditch north of Red Deer, who is sent there? Is there some way they can phone and be in contact with you right away?

**Mr. Kurtze:** You bet.

**Senator St. Germain:** Is that 24 hours a day?

**Mr. Kurtze:** You bet. The number is 1-800-265-0212, senator.

**Senator St. Germain:** I hope I never have to call that.

**The Chairman:** So do I.

What were the criteria for the location of the response centres, and would you walk us through an incident from start to finish? What happens?

**Mr. Kurtze:** We looked at the major rail and road transportation corridors, and we established specific locations. Quite frankly, we then drew circles on a map to ensure that a point could be covered within 12 hours. Recognizing transportation times and distances, we set our teams along the major transportation corridors so that they would be able to arrive within the 12-hour time limit that we set for ourselves. The government has no time limit, offers or guidance, nor should they in our view.

In terms of an incident, normally a call would come in to the 1-800 number that I mentioned. We have individuals on shift 12 hours day, 365 days of the year, who would respond to that call. If the call happened to be in French, we have made an arrangement with Canutec, with which I am sure you are familiar, to provide us with that bilingual capability. We immediately patch the call into Canutec, and they provide the response management function of determining the incident and whether that incident requires a response team. We receive many calls, and probably the

**Le sénateur St. Germain:** Que fournissez-vous aux services d'incendie? Quel soutien apportez-vous à l'association nationale des pompiers, aux associations de policiers et le reste pour les aider à maîtriser les situations mettant en cause vos produits?

**M. Kurtze:** Le rôle de l'Association canadienne du gaz propane, en tant qu'association industrielle, est de fournir de l'information et de concevoir un plan d'intervention d'urgence. Nous dépêchons sur les lieux des gens qui connaissent le produit et qui peuvent conseiller le commandant des opérations, pompier ou policier, sur la façon de maîtriser la situation. Nous envoyons également une ou plusieurs équipes d'intervention qui peuvent limiter les dégâts et informer les intéressés. Une de nos orientations permanentes consiste à essayer de fournir aux intervenants de l'information et des programmes de formation pour les aider, ainsi que les pompiers sur le terrain, à comprendre ce qu'est le GPL, comment il réagit dans certaines circonstances et ce qu'ils doivent faire et ne pas faire en attendant l'arrivée d'experts.

**Le sénateur St. Germain:** Jusqu'à quel point la réaction est-elle immédiate? Si un appel provenant du service 911 vous informe qu'un camion-citerne de propane s'est renversé dans un fossé au nord de Red Deer, qui envoyez-vous sur les lieux? Peut-on vous appeler et être en contact avec vous sur-le-champ?

**M. Kurtze:** Certainement.

**Le sénateur St. Germain:** Le service est-il assuré 24 heures sur 24?

**M. Kurtze:** Certainement. Le numéro est le 1-800-265-0212, sénateur.

**Le sénateur St. Germain:** J'espère ne jamais avoir à composer ce numéro.

**Le président:** Moi de même.

Quels critères a-t-on retenus pour décider où seraient situés les centres d'intervention? Pouvez-vous nous décrire le déroulement d'un incident du début à la fin? Qu'est-ce qui se passe?

**M. Kurtze:** Nous avons examiné les principaux corridors de transport routier et ferroviaire et choisi des endroits précis. Très franchement, nous avons ensuite tracé des cercles sur une carte de façon à pouvoir nous rendre n'importe où en moins de 12 heures. Tenant compte des distances à parcourir et du temps nécessaire, nous avons disposé nos équipes le long des principaux corridors de transport pour qu'elles puissent intervenir dans la limite de 12 heures que nous nous sommes fixée. Le gouvernement ne fixe pas de limites de temps, d'offres ni de directives, et à notre avis, c'est très bien ainsi.

Pour ce qui est d'un incident typique, normalement un appel serait acheminé au numéro 1-800 déjà mentionné. Des personnes faisant des quarts de 12 heures, 365 jours sur 365, répondraient à cet appel. Pour les appels en français, nous avons une entente avec Canutec, que vous connaissez sûrement, qui dispose de personnel bilingue. Nous transmettons sur-le-champ l'appel à Canutec qui détermine la nature de l'incident et décide si une équipe d'intervention doit être dépêchée. Nous recevons de nombreux appels, les plus drôles provenant probablement de personnes qui



most humorous have been wrong numbers that order pizzas and a top for a 1965 Chevrolet Corvette.

In normal circumstances, when they have the right number, we would dispatch one or more emergency responders to the scene of the incident. That individual or individuals would go out to the scene of the incident by the fastest route possible to assess the scene of the incident. Usually by that time an on-scene commander — fire services predominantly — are already at the scene of the incident.

The individual RMA, or remedial measures advisor, would identify himself, assess the scene of the incident, and determine with the on-scene commander what is required. Normally, the individual would make the recommendation that an emergency response team be activated. If that is his recommendation, the emergency response team would be activated through our response management function. In other words, the call would come back to 1-800 number, the 1-800 number operator would phone the response team, and the response team would be sent out to the scene of the incident.

From there, advisor turns over control to the response team. That response team is debriefed by the advisor saying, "This is how I view the situation, this is what I believe is necessary, and you can verify it for yourself." The team leader of the response team would verify that and then proceed to handle the incident.

Mother nature somewhat helps LPG, as opposed to a liquid spill where mother nature would cause a problem. If the product is leaking, many times it dissipates into the air and there is no problem. More frequently what happens is the vehicle or vehicles are off-loaded righted up, whether rail or road, and then moved by various means to a scene where we can deal with the vehicle itself.

Approximately ten days ago, there was a vehicle going near one of the lakes in the Okanagan, and it rolled down a 30-foot embankment. A tractor trailer loaded with propane was in the lake. The process I just described was followed. By the time the response team arrived, it was 7:00 in the evening. The police had cordoned off the area and said, "We will wait until morning to allow you to go down and look at the scene of the incident and make your evaluation." Since the tank was punctured, by the next morning the product had leaked out and dissipated. The only thing left to do was to use divers and cranes to bring the trailer and tractor back up to the surface again, put it on a flat bed, and bring it to Calgary.

If there is no leakage, the problem becomes more difficult in that you must off-load and have the equipment necessary to be able to off-load. The worst possible situation would be having to off-load a large tank car or a large tank truck. Our equipment requirements are such that an individual or a response team can off-load a super tanker in 12 hours and a tank truck in eight hours, so we can ensure that commerce continues. A transporter wants to get back on the road as quickly as possible. Everyone does, whether it is road or rail. You need equipment which has the capability to respond to the needs of the shipper and, at the same time, ensure you maintain some level of public safety.

composent un mauvais numéro et commandent une pizza ou un toit de Chevrolet Corvette 1965.

En temps normal, lorsque le numéro composé est le bon, nous envoyons sur les lieux de l'incident un ou plusieurs intervenants. Cette ou ces personnes s'y rendent le plus vite possible pour évaluer la situation. En général, un responsable — normalement un pompier — est déjà sur les lieux.

Une fois sur place, le CMC, ou conseiller en mesures correctives, s'identifie, évalue la situation et détermine avec le responsable sur place ce qui doit être fait. Règle générale, le conseiller recommanderait qu'une équipe d'intervention d'urgence soit convoquée. Si c'était là sa recommandation, l'équipe serait alertée par le biais de notre fonction de gestion des interventions. Autrement dit, on composerait de nouveau le 1-800, le téléphoniste communiquerait avec l'équipe d'urgence et celle-ci serait dépêchée sur les lieux.

À partir de ce moment, le conseiller confie le contrôle des opérations à l'équipe d'intervention et lui dit: «Voici comment je vois la situation, voici ce que je crois nécessaire de faire et vous pouvez vérifier par vous-mêmes.» Le chef de l'équipe vérifie et prend la situation en main.

La nature nous aide quelque peu dans les cas de fuite de GPL par opposition aux cas de déversement de liquides. Très souvent, le produit qui fuit s'échappe sans problème dans l'atmosphère. Plus fréquemment, la citerne ferroviaire ou routière est déchargée une fois redressée et déplacée par divers moyens vers un endroit où nous pouvons nous en occuper.

Il y a environ dix jours, un véhicule longeant un des lacs dans l'Okanagan a dévalé un talus de 30 pieds. Une citerne contenant du propane et son tracteur ont abouti dans le lac. Nous avons suivi le processus que je viens de décrire. L'équipe d'intervention est arrivée sur les lieux à 19 heures. La police avait bouclé le secteur et nous a dit qu'il vaudrait mieux attendre au matin pour que nous puissions descendre et faire une évaluation. Comme la citerne était percée, le produit s'en était échappé et au matin, il n'en restait plus rien. Il a alors suffi de faire appel à des plongeurs et à des grues pour ramener la citerne et son tracteur à la surface, de les charger sur une plate-forme et de les transporter à Calgary.

S'il n'y a pas de fuite, le problème se complique du fait qu'il faut disposer des équipements nécessaires pour décharger la citerne. La pire situation se produit lorsqu'il faut décharger un gros wagon-citerne ou un gros camion-citerne. Nous devons disposer des équipements permettant à une personne ou à une équipe d'intervention de décharger un super wagon-citerne en 12 heures et un camion-citerne en huit heures, afin que les activités puissent reprendre. Tous les transporteurs, ferroviaires ou routiers, tiennent à ce que leurs équipements soient de nouveau disponibles le plus tôt possible. Il faut disposer des équipements permettant à la fois de répondre aux besoins de l'expéditeur et d'assurer la sécurité du public.

**The Chairman:** It is fire containment, police control, and evacuation if necessary, that usual type of thing. Would it be your preference that nothing be touched at the scene until there is competent expertise on hand?

**Mr. Kurtze:** That is correct, senator. Quite frankly, that is what the man at the scene of the incident wants. In other words, the on-scene commander is not anxious to risk his men in an incident. He has a tendency to ensure that the area is cordoned off, that people were moved away, and that he and his manpower stay away from the scene of the incident. One situation comes to mind of a stationary tank in Quebec where some fire fighters were killed. That happens too often. Quite clearly, that would be our preference, and I know from speaking with the fire services that that is the preference of the fire services.

**The Chairman:** Would you have the approval or acquiescence of the local fire authorities? If something happened on the water front in Halifax, would the Halifax regional fire chief or the duty officer be fully aware of it?

**Mr. Kurtze:** In normal circumstances, I would say "yes". Canutec is the most well-known amongst the fire services. Normally the fire services, either directly or through their dispatcher, would talk to Canutec. Where it involves LP gas, Canutec immediately phones us.

**The Chairman:** It is not comforting to know that Halifax must rely on Saint John, New Brunswick. I find that personally quite offensive. I am being absolutely facetious.

**Mr. Kurtze:** I know. I apologize if you are offended, senator, but we looked at the 12-hour corridor so that we could ensure equal coverage to all citizens.

**The Chairman:** If Halifax had been selected and Saint John was in that 12-hour corridor, I would have been a very happy senator.

**Senator Perrault:** I am not totally familiar with the propane industry terminology. I made some notes during your excellent presentation. We heard about the remedial measures response team. We heard about the new emergency response organization for LP gas. We heard frequent reference to the unseen commander, who is almost an unseen presence.

I would appreciate hearing about one, two or three other specific instances where this plan has been put in operation. You mentioned that you had plan activation in areas involving the public, stationary, road, and rail. You have given us one example, and that is interesting. However, specific examples would be helpful: Precisely this happened, and this is what the activation means.

**Mr. Kurtze:** To deal with the first part of your question on our thought process, senator, each industry unfortunately has its own buzz words and its own jargon. Perhaps it is because I tend to talk a little quickly.

**Senator Perrault:** You presented it very well.

**Le président:** Parlons de maîtrise des incendies, de contrôle policier, d'évacuation si nécessaire et de ces situations habituelles. Préférez-vous qu'on ne touche à rien sur les lieux avant l'arrivée des experts?

**M. Kurtze:** Bien sûr, sénateur. Très franchement, c'est ce que veulent ceux qui se trouvent sur les lieux. Autrement dit, le responsable sur place n'a pas envie de risquer la vie de ses hommes dans un incident. Il préfère s'assurer que le secteur est bouclé, que les personnes touchées sont évacuées et que lui-même et ses effectifs se tiennent à distance. Je pense à un incident au Québec où un réservoir fixe a explosé et tué quelques pompiers. Cela se produit trop souvent. Très franchement, nous préférons attendre et c'est aussi ce que préfèrent les services d'incendie d'après les conversations que j'ai eues avec eux.

**Le président:** Auriez-vous l'approbation ou le consentement des services d'incendie locaux? Si quelque chose se produisait sur le front de mer de Halifax, le chef des pompiers de la région de Halifax ou l'officier en service en seraient-ils pleinement informés?

**M. Kurtze:** En temps normal, je dirais oui. Canutec est le plus connu des services d'incendie. Normalement, les services d'incendie communiqueraient avec Canutec directement ou par l'entremise de leur répartiteur. Lorsque du GPL est en cause, Canutec nous téléphone sur-le-champ.

**Le président:** Il n'est pas rassurant de savoir que Halifax doit compter sur Saint John, Nouveau-Brunswick. J'en suis personnellement assez offusqué. Je blague.

**M. Kurtze:** Je sais. Je m'excuse si vous êtes offensé, sénateur, mais nous nous en tenons au corridor de 12 heures pour servir équitablement tous les citoyens.

**Le président:** Si Halifax avait été choisie et que Saint John se trouvait dans ce corridor de 12 heures, j'en serais très heureux.

**Le sénateur Perrault:** Je ne suis pas très familier avec la terminologie de l'industrie du propane. J'ai pris quelques notes durant votre excellente présentation. Vous avez parlé d'équipe d'intervention apportant des mesures correctives. Vous avez aussi parlé de la nouvelle organisation d'intervention d'urgence pour le GPL. Enfin, vous avez souvent fait mention du responsable qu'on ne voit pas, qui est presque une présence sans en être une.

J'aimerais que vous nous citiez un, deux ou trois autres cas précis où ce plan a été mis en application. Vous avez dit que le plan était suivi dans des secteurs où se trouvent des réservoirs publics, fixes, ferroviaires et routiers. Vous avez cité un exemple, et il est intéressant. Toutefois, des cas précis aideraient à comprendre: voici ce qui s'est passé et c'est ce que signifie la mise en application du plan.

**M. Kurtze:** Pour répondre à la première partie de votre question à propos de notre façon de penser, sénateur, chaque industrie a malheureusement ses mots à la mode et son propre jargon. C'est peut-être que je suis porté à parler un peu trop vite.

**Le sénateur Perrault:** Votre présentation était très bonne.



**Mr. Kurtze:** It is "on-scene commander," rather than "unseen." He is seen. I do not articulate very well.

In terms of rail, over the last year there have been six derailments. Some of those derailments involved LP gas; some involved other products. There was one in January or February of 1996 near Brandon where a number of rail cars were derailed and some of them involved LP gas.

Incidentally, propane and butane is also called LP gas, again industry jargon.

**Senator Perrault:** They have different characteristics, do they not? Natural gas dissipates out into the air, and propane stays on the ground.

**Mr. Kurtze:** Yes. LP gas is liquified petroleum gas. That is what "LP gas" stands for. It includes propane and butane and mixes of propane and butane. Natural gas is lighter than air, so it goes up. Propane is heavier than air, so it goes down.

That particular incident was a multi-day incident. It involved several commodities. It involved several government levels — municipal, provincial, and federal. It involved a prioritization of dangerous goods that had been loaded in vehicles that were derailed. It followed much the same process as I described before. The call comes in. In that case, the call obviously went to a number of emergency response programs. In our case, the call came in, and an RMA, a remedial measures advisor, was sent out to assess the LP gas portion of it.

**Senator Perrault:** Did he leave for the scene immediately?

**Mr. Kurtze:** Yes, sir. He assessed the on-scene incident as it related to LP gas.

**Senator Perrault:** Do you mean the on-scene severity?

**Mr. Kurtze:** Yes, sir. He was then responsible for having Petro-Canada's response team from Winnipeg sent out to the scene of the incident, as far as the LP gas portion of it was concerned. It took several days. The weather conditions were atrocious. That particular incident involved the evacuation of a number of people out of the area to ensure that their safety was preserved.

Once there was a meeting of the individuals — the governments, industry and railroad personnel at the scene of the incident — to decide on the sequence of events and how the particular products were to be off-loaded from their respective vehicles and so on, the process took its normal course, and fortunately without incident. There was no damage or injuries.

**Senator Perrault:** It is good to hear these examples, Mr. Chairman. Obviously, it is much better than it was 20 years ago. There was a public concern about the safety of propane in the 1950s and 1960s, was there not?

**Mr. Kurtze:** To be honest and candid with you, there still is. With dangerous goods, there is that level of concern, and our goal as an industry and as an association and emergency response program is to better educate the public.

**M. Kurtze:** J'ai dit «on-scene commander» (responsable sur place) et non «unseen» (invisible). Il est bel et bien vu. Je n'articule pas très bien.

Pour ce qui est des chemins de fer, nous avons eu six déraillements l'an dernier. Certains mettaient en cause du GPL, et d'autres, d'autres produits. Il y en a eu un en janvier ou février 1996, près de Brandon, au cours duquel un certain nombre de wagons ont quitté la voie, dont certains contenaient du GPL.

Au fait, le propane et le butane sont aussi des GPL, dans le jargon de notre industrie.

**Le sénateur Perrault:** Ils ont des caractéristiques différentes, n'est-ce pas? Le gaz naturel se dissipe dans l'atmosphère alors que le propane reste au sol.

**M. Kurtze:** Oui. GPL signifie gaz de pétrole liquéfié. On désigne par là le propane, le butane et des mélanges des deux. Le gaz naturel étant plus léger que l'air, il s'élève. Par contre, le propane, plus lourd que l'air, reste au niveau du sol.

Cet incident en particulier a duré plusieurs jours et mettait en cause plusieurs produits. De même, les autorités municipales, provinciales et fédérales y ont été mêlées. Il a fallu classer par ordre de priorité les matières dangereuses contenues dans les wagons qui ont quitté la voie. On a suivi à peu près le processus que j'ai décrit. Un appel téléphonique a été acheminé. Dans ce cas, l'appel était de toute évidence destiné à certains groupes d'intervention d'urgence. Pour ce qui nous préoccupe, nous avons reçu un appel et dépêché un CMC, ou conseiller en mesures correctives, pour évaluer les aspects de l'incident mettant en cause du GPL.

**Le sénateur Perrault:** S'est-il rendu sur place sans délai?

**M. Kurtze:** Oui, sénateur. Il a évalué la situation dans la mesure où du GPL était en cause.

**Le sénateur Perrault:** Vous parlez de la gravité de la situation?

**M. Kurtze:** Oui, sénateur. Il a ensuite demandé qu'une équipe d'intervention de Petro-Canada à Winnipeg soit envoyée sur place, dans la mesure où du GPL était déversé. Cela a pris plusieurs jours. Les conditions météorologiques étaient affreuses. Lors de cet incident, il a fallu évacuer des résidents du secteur pour assurer leur sécurité.

Après que les intéressés — des représentants du gouvernement, de l'industrie et de la société ferroviaire — sur place se sont réunis pour décider de la suite des événements et de la façon dont les produits en question seraient déchargés des véhicules, le processus a suivi son cours normal, heureusement sans anicroches. Il n'y a eu ni dommages ni blessés.

**Le sénateur Perrault:** Je suis content d'entendre ces exemples, monsieur le président. De toute évidence, les choses se sont beaucoup améliorées en 20 ans. Dans les années 1950 et 1960, les gens étaient craintifs à l'égard du propane, n'est-ce pas?

**M. Kurtze:** Pour être honnête et franc avec vous, c'est encore le cas. Des craintes subsistent à propos des matières dangereuses, et notre objectif en tant qu'industrie, association et groupe d'intervention d'urgence consiste à mieux renseigner le public.

As I say, I am not ashamed to say that the CCPA on the chemical side is ahead of us on this one.

**Senator Perrault:** Are you heading in the same direction?

**Mr. Kurtze:** We are quite clearly heading in the same direction.

**Senator Perrault:** It seems to be quite a systematic plan, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Supplementary to that, you were talking about the heavier and the lighter gases. At the risk of being facetious, there are other debilitating gases being transported. Does this concept envision gases other than the ones you speak of? In other words, the hazardous material might be nerve affecting or in other ways quite toxic. Would the same procedure apply there?

**Mr. Kurtze:** I am getting a little out of my area here, senator. I think the same procedure would apply. Clearly the equipment that is necessary, in particular the personnel protection that is necessary, is totally and completely different, including the use of encapsulated suits and self-containing breathing apparatuses.

LP gas is not toxic in that context, so you do not need the encapsulated suits. A self-contained breathing apparatus is used because, when you go in to the scene of an incident, you never know what is there. You know what you have been told was there, you know what the placard says, and you know what the consist says, but you cannot take the chance, so you use the self-contained breathing apparatus.

The types of things that you mentioned require special training and equipment.

In terms of an evolution when looking at an emergency response system in Canada, if you want to dream awhile, I can see the day when that type of emergency response system exists. The capability exists today. I believe that a fully coordinated and integrated approach will exist, and we will all live to see that day.

**Senator Perrault:** The Chairman raised a good question. We were testing nerve gases at Suffield, Alberta. Can you tell us how those substances were transported safely?

**The Chairman:** We can get the answer to that. We are very future oriented. We can shape the systems in place today when we have a small and manageable transportation environment to meet some of the needs of the 21st century. Now is the time to be thinking about this, not when we have 70 or 80 million people and another crossing in the Lower Mainland with some kind of hazardous product. It is a good question, and perhaps the research staff might determine how we transported that material. Thank you for planting the seed.

It is important that we have a fully qualified and competent response team. Whether it comes out of the chemical refinery base

Comme je l'ai dit, je n'ai pas honte d'affirmer qu'à propos des produits chimiques, l'ACFPC nous devance dans ce domaine.

**Le sénateur Perrault:** Vous orientez-vous dans la même direction?

**M. Kurtze:** Il est assez clair que oui.

**Le sénateur Perrault:** Il semble s'agir d'un plan assez systématique, monsieur le président.

**Le président:** Pour ajouter une précision, vous avez parlé des gaz plus lourds et plus légers. Quitte à faire une blague, d'autres gaz débilissants sont transportés. Le concept englobe-t-il d'autres gaz que ceux dont vous avez parlé? En d'autres termes, les substances dangereuses peuvent affecter le système nerveux ou être autrement assez toxiques. La même méthode s'appliquerait-elle dans ce cas?

**M. Kurtze:** Je m'écarte ici un peu de ma spécialité, sénateur. Je crois que la même méthode s'appliquerait. Il est clair que les équipements, en particulier le matériel de protection individuelle, sont complètement et totalement différents, y compris les combinaisons entièrement étanches et les appareils respiratoires autonomes.

Comme le GPL n'est pas toxique dans ce contexte, vous n'avez pas besoin de combinaison entièrement étanche. Par contre, un appareil respiratoire autonome est utilisé, car lorsque vous vous rendez sur les lieux d'un incident, vous ne savez jamais ce qui vous attend. Vous savez ce qu'on vous a dit, ce que les plaques de danger indiquent et ce que contient le bulletin de composition, mais comme vous ne pouvez pas prendre de risques, vous utilisez l'appareil respiratoire autonome.

Les interventions dont vous avez parlé nécessitent une formation et des équipements particuliers.

Pour ce qui est de l'évolution pouvant mener à un système d'intervention d'urgence au Canada, si vous voulez rêver un peu, j'entrevois la possibilité qu'un tel système soit un jour mis en place. Nous avons la capacité de le faire. Je crois qu'on adoptera une démarche entièrement coordonnée et intégrée et que nous serons tous témoins de cette réalisation.

**Le sénateur Perrault:** Le président a soulevé une question intéressante. Nous faisons l'essai de gaz neurotoxiques à Suffield, en Alberta. Pouvez-vous nous dire comment ces substances ont été transportées en toute sécurité?

**Le président:** Nous pouvons répondre à cette question. Nous sommes bien orientés vers l'avenir. Il est facile d'ajuster le système en place pour répondre à certains des besoins du XXI<sup>e</sup> siècle pendant que nos réseaux de transport sont encore limités et gérables. C'est maintenant qu'il faut y penser, et non quand 70 ou 80 millions de personnes traverseront les basses terres continentales avec des matières dangereuses. C'est une bonne question et peut-être les attachés de recherche pourraient-ils découvrir comment nous avons transporté ces substances. Merci d'avoir lancé l'idée.

Il est important d'avoir des équipes d'intervention qualifiées et compétentes. Nous devons les mettre en place dès maintenant,



industry or whether it comes out of the military or a coast guard type function, we must put it in place now.

**Mr. Kurtze:** There has been a lot of work and effort put into that by a broad number of industries, CCPA included, to ensure that that type of response capability exists. The next step is to coordinate that so you have a fully integrated emergency response system.

I welcome your collective wisdom in focusing on the future because it is important to ensure that the appropriate regulatory and legislative environment to facilitate that kind of a process exists. I was pleased and honoured to participate in some of the initial meetings on that integrated system. I was also delighted to see that Transport Canada was one of the instigators in bringing all of the emergency response plans together. There are a number of good minds out there, and they seem to be all working in the same direction.

**The Chairman:** Thank you very much. I wish we had another hour. You present things articulately and clearly, and we appreciate it.

We now call on the Director of Internal Operations at the Calgary airport and ask Mr. Terpstra to begin his presentation.

**Mr. John Terpstra, Director of Operations, Calgary Airport Authority:** I know you have been here for most of day, so I will not keep you for a great length of time.

Good afternoon, ladies and gentlemen. My name is John Terpstra, and I am the Director, Terminal Operations for the Calgary Airport Authority. I thank the Chairman for giving us the opportunity to make a presentation to this committee on such an important topic as transportation safety and, in particular, airport safety. As a Calgarian, it is always a pleasure to be able to come to Edmonton and talk about airport operations.

I have worked at a number of airports from Prince Rupert, British Columbia to Kingston, Ontario, and from Lethbridge, Alberta to Cambridge Bay, Northwest Territories. Needless to say, to me, the world of airport management and operation continues to be a challenging, demanding and exciting environment, particularly in this day and age.

While we may live in a world of rapidly changing technology and increasing competition, it is imperative that our passengers, suppliers, regulators and the government believe that air transportation is a safe mode of travel. Our industry is particularly sensitive to incidents or events that bring into question the safety and security of our customers, our employees, and the general public.

I am sure we are all familiar with such high profile events as Air India, Pan Am Flight 103, TWA Flight 800 in New York, the ValuJet DC9 incident in Florida, the more recent mid-air collision in India, and the recent hijacking of the Ethiopian Boeing 767 aircraft that subsequently ran out of fuel and crashed. These high-profile tragedies that claimed so many innocent lives underscore the absolute importance of safety, both on the ground

qu'elles proviennent de l'industrie de l'affinage chimique, du secteur militaire ou de la garde côtière.

**M. Kurtze:** Un grand nombre d'industries, y compris l'ACFPC, y ont consacré beaucoup d'efforts pour faire en sorte que cette capacité d'intervention existe. La prochaine étape consiste à coordonner les travaux pour aboutir à un système d'intervention d'urgence entièrement intégré.

J'admire la sagesse dont vous faites preuve pour vous concentrer sur l'avenir, car il est important de mettre en place le milieu réglementaire et législatif facilitant ce processus. C'est avec plaisir et fierté que j'ai participé à certaines des premières réunions devant déboucher sur ce système intégré. J'ai également été enchanté de voir que Transports Canada était un des artisans de l'unification de tous les plans d'intervention d'urgence. Il y a là de beaux esprits qui semblent tous oeuvrer dans la même direction.

**Le président:** Merci beaucoup. Je souhaiterais que nous disposions d'une autre heure. Vous présentez les choses de manière claire et précise, et nous vous en sommes reconnaissants.

Nous demandons maintenant au directeur, Opérations d'aérogare, de l'aéroport de Calgary, de commencer sa présentation.

**M. John Terpstra, directeur, Opérations d'aérogare, Administration aéroportuaire de Calgary:** Comme je sais que vous avez été ici pour la plus grande partie de la journée, je ne vous retiendrai pas longtemps.

Bon après-midi, mesdames et messieurs. Mon nom est John Terpstra, et je suis directeur des Opérations d'aérogare pour l'Administration aéroportuaire de Calgary. Je remercie le président de nous donner l'occasion de témoigner devant ce comité à propos d'un sujet aussi important que la sécurité, plus particulièrement la sécurité dans les aéroports. En tant que résident de Calgary, c'est toujours un plaisir que de venir à Edmonton pour parler des opérations aéroportuaires.

J'ai travaillé dans un certain nombre d'aéroports: Prince Rupert en Colombie-Britannique, Kingston en Ontario, Lethbridge en Alberta et Cambridge Bay dans les Territoires du Nord-Ouest. Inutile de vous dire que la gestion et l'exploitation des aéroports continue de représenter pour moi des activités stimulantes, exigeantes et excitantes, particulièrement de nos jours.

Même si nous vivons dans un monde où la technologie évolue rapidement et où la concurrence se resserre, il est essentiel que nos passagers, les fournisseurs, les autorités de réglementation et le gouvernement estiment que le transport aérien est un mode sûr. Notre industrie est particulièrement sensible aux incidents ou événements qui remettent en question la sécurité de nos clients, de nos employés et du public en général.

Je suis sûr que vous avez tous entendu parler des événements hautement médiatisés mettant en cause Air India, le vol 103 de la Pan Am, le vol 800 de la TWA à New York, le DC-9 de ValuJet en Floride, la récente collision en plein vol en Inde et le récent détournement du Boeing 767 des lignes éthiopiennes qui s'est écrasé après être tombé en panne de carburant. Ces tragédies bien connues, qui ont coûté tant de vies innocentes, soulignent

and in the air. They also cast long shadows over the air transportation industry around the world.

A number of years ago, the Federal Government announced a National Airports Policy which would see all major domestic and international airports in Canada transferred either to Local Airport Authorities or to Canadian Airport Authorities.

Calgary International Airport was the first major Canadian international airport transferred from the federal Department of Transport to a local airport authority on July 1, 1992. Vancouver International Airport was transferred later that day, while Edmonton International and the two airports in Montreal, Dorval and Mirabel, were transferred approximately one month later. A number of other Canadian international and major domestic airports are well on their way to becoming locally controlled and managed airport authorities. I saw on the news last night that Toronto was handed over yesterday.

As an aerodrome operator, I believe that our airport today is as safe, if not safer, than when we transferred from Transport Canada to a local airport authority. Leaving the federal government has allowed us to develop our own vision, values, mission, strategic direction, long-term goals, business plans, capital and O & M budgets based on close consultation and cooperation with both our industry and government partners.

Gone are the days of government cutbacks, spending freezes, and downsizing. Gone are the days also of government inaction and foot-dragging on facility expansion. Gone are the days when there were insufficient funds to adequately operate and maintain our airport, never mind trying to expand the facilities to meet the increased demand.

In the last two years, Calgary has seen the number of passengers using our facility increase by approximately 44 per cent, which is significant growth — from approximately 4.8 million in 1994 to an estimated 6.9 million by the end of the year. Today, Calgary International stands on the threshold of becoming the third busiest airport in Canada, after Toronto and Vancouver.

Today we can and do listen attentively to what our customers tell us. This includes not only the passengers through our surveys, but also our tenants, the airlines, the fixed business operators, the taxi operators, the bus operators, the various tour companies, the parking operators, and many others.

We estimate that there will be approximately 7 million passengers who pass through our single terminal building this year. Many of these people come from various countries around the world. We are being challenged to meet the needs of people whose mother tongue is neither English or French.

l'importance absolue de la sécurité tant au sol que dans les airs. Elles nuisent également à la réputation du secteur du transport aérien dans le monde.

Il y a quelques années, le gouvernement fédéral a annoncé une politique nationale visant à céder tous les grands aéroports nationaux et internationaux du Canada à des administrations aéroportuaires locales ou canadiennes.

L'aéroport international de Calgary a été le premier grand aéroport international canadien à être transféré du ministère fédéral des Transports à une administration aéroportuaire locale, le 1er juillet 1992. L'aéroport international de Vancouver a été cédé plus tard le même jour, et l'aéroport international d'Edmonton, ainsi que les deux aéroports de Montréal, Dorval et Mirabel, l'ont été environ un mois après. Un certain nombre d'autres aéroports internationaux canadiens et de grands aéroports nationaux sont eux aussi en voie d'être contrôlés et gérés par des administrations locales. J'ai entendu aux nouvelles hier soir que l'aéroport de Toronto a été cédé hier.

En tant qu'exploitant d'aérodrome, je considère qu'actuellement, notre aéroport est aussi sûr, sinon plus, que lorsque nous relevions de Transports Canada. Le fait de ne plus dépendre du gouvernement fédéral nous a permis d'établir notre propre vision, nos valeurs, une mission, une orientation stratégique, des objectifs à long terme, des plans d'entreprise, des budgets d'immobilisations, ainsi que des budgets de fonctionnement et d'entretien, grâce à une consultation et une collaboration étroites avec nos partenaires de l'industrie et du gouvernement.

Elle est révolue l'époque des compressions gouvernementales, du gel des dépenses et de la rationalisation. Elle est finie l'ère de l'inaction gouvernementale et des discussions interminables à propos de l'agrandissement des installations. Plus question de manquer de fonds pour exploiter et entretenir convenablement notre aéroport, encore moins pour agrandir les installations afin de répondre à l'accroissement de la demande.

Au cours des deux dernières années, le nombre de passagers utilisant les installations de Calgary a grimpé d'environ 44 p. 100, ce qui représente une hausse considérable puisqu'il était d'environ 4,8 millions en 1994 et qu'il devrait atteindre 6,9 millions à la fin de l'année. Aujourd'hui, l'aéroport international de Calgary est sur le point de devenir le troisième aéroport le plus fréquenté au Canada, après Toronto et Vancouver.

Aujourd'hui, nous pouvons être et sommes effectivement attentifs aux exigences de nos clients. D'après nos sondages, il ne s'agit pas seulement des passagers, mais aussi de nos locataires, des transporteurs aériens, des exploitants de commerces fixes, des entreprises de taxi et d'autocar, des diverses sociétés organisant des excursions, des exploitants de terrain de stationnement et de bien d'autres encore.

Selon nos estimations, environ 7 millions de passagers passeront par notre aérogare cette année. De ce nombre, beaucoup proviennent de divers pays du monde. Nous avons la mission de répondre aux besoins de gens dont la langue maternelle n'est ni l'anglais ni le français.



In addition to the travelling passengers, we estimate another 7 million customers use our facilities as meeters, greeters, well-wishers, and others who simply come to the airport because they enjoy the sights, the sounds, the entertainment in the building, the different shops, and the many food and beverage facilities available in our air terminal building today.

This large diverse group of people requires that we be able to communicate with them, especially with important safety or security information.

We have changed some of our key emergency signage in the air terminal building from a bilingual format to a multi-lingual format which we believe better meets the needs of our growing clientele from around the world. We will continue to proceed with the changeover from bilingual format to multi-lingual format, not because there is a law or regulation that says we must but because we know that this is what our customers want and need.

In many ways, we are a very large landlord, and we have all the responsibilities and accountabilities of a landlord. This includes the safety of our patrons from the time they leave their car in our parking facility to the time they exit the terminal bridge into their aircraft.

The safety and security of our airport employees and our customers remain our top priority. In fact, safety is one of our key values; the others being customer service, respect, accountability, fairness, and teamwork, and in our organization we use the acronym CRAFTS.

Raised crosswalks; increased lighting levels; closed-circuit television camera systems; strategically-placed emergency phones in the parking lots; increased inspections for hazardous conditions, airside and groundside and throughout the terminal building; increased employee awareness; and increased man and mobile patrols are just a few examples of improvements that we have made over the last several years to promote safety in our own operations.

In addition, we continue to work closely with our community-based, barrier-free advisory committee to identify and implement new technologies and changes that meet the needs of our employees and customers.

A new area that is becoming increasingly important to us is the security of vital telecommunication systems which, if breached or destroyed, would be devastating to the companies that rely so heavily on the rapid exchange of data and information from the airport.

Sometime in early 1997 — we think it will be April 1, 1997 — the Calgary Airport Authority, along with all the other Canadian international airports, will assume the responsibility and the costs associated with the withdrawal of the RMCP policing and security services that we enjoy today. While some may view this development as further evidence of a continuing federal government strategy to download programs and costs on other parties, I see this change as an opportunity to streamline the

En plus des passagers, nous calculons que quelque 7 millions d'autres clients utilisent nos installations pour rencontrer des gens, les accueillir, leur souhaiter bon voyage ou simplement faire une visite parce qu'ils aiment ce qu'ils voient et entendent, les divertissements, les différentes boutiques et les nombreux restaurants et bars aménagés dans notre aérogare.

Cette grande diversité de notre clientèle nous oblige à communiquer avec elle, surtout lorsque l'importante question de la sécurité est en cause.

Pour mieux servir cette clientèle cosmopolite en expansion, nous avons remplacé dans l'aérogare les principaux écriteaux clés bilingues traitant des situations d'urgence par des affiches multilingues. Nous continuerons de passer des affiches bilingues aux affiches multilingues, non pas parce qu'une loi ou un règlement nous y oblige, mais parce que nos clients le souhaitent et en ont besoin.

À bien des égards, nous sommes un propriétaire de très grande envergure, et nous assumons toutes les responsabilités et obligations d'un propriétaire. Parmi celles-ci figure la sécurité de nos clients à partir du moment où ils laissent leur voiture dans le stationnement jusqu'à leur embarquement à bord de l'avion.

La sécurité des employés de l'aéroport et de nos clients demeure notre priorité absolue. En réalité, la sécurité est une de nos valeurs clés, les autres étant le service à la clientèle, le respect, la responsabilité, l'équité et le travail d'équipe, ce que nous désignons dans notre organisation par le sigle CRAFTS en anglais.

Parmi les améliorations que nous avons apportées ces dernières années pour promouvoir la sécurité dans nos opérations, citons l'aménagement de passerelles surélevées, un meilleur éclairage, les systèmes de caméras de télévision en circuit fermé, l'installation de téléphones d'urgence dans des endroits stratégiques des terrains de stationnement, l'intensification des inspections pour déceler les conditions dangereuses dans les airs, au sol et dans l'aérogare, une sensibilisation accrue des employés et la multiplication des patrouilles à pied et en véhicule.

En outre, nous continuons de travailler en étroite collaboration avec notre comité consultatif, autonome et implanté dans la collectivité, pour recenser et mettre en application de nouvelles techniques et des changements répondant aux besoins de nos employés et clients.

Un nouvel aspect qui prend de plus en plus d'importance pour nous est la sécurité des systèmes de télécommunication vitaux dont la mise hors service ou la destruction causerait des torts considérables aux sociétés qui doivent absolument compter sur l'échange rapide de données et d'information à partir de l'aéroport.

Au début de 1997 — nous croyons que ce sera le 1<sup>er</sup> avril — l'Administration aéroportuaire de Calgary assumera, avec tous les autres aéroports internationaux canadiens, les responsabilités et les coûts associés au retrait des services de police et de sécurité qu'assure actuellement la GRC. Bien que certains puissent voir dans cette initiative une autre manifestation de la stratégie permanente du gouvernement fédéral pour confier programmes et coûts à d'autres parties, j'y vois l'occasion d'harmoniser la

delivery of police and security services at our airport — an opportunity to significantly improve levels of customer service and, at the same time, substantially reduce overall costs.

I am fully confident that Transport Canada will be there and they will continue to play an effective role as regulator, monitor, and enforcer to ensure that Canadians from coast to coast receive adequate levels of security services from airport operators.

Prior to the devolution of our airport from Transport Canada, it was my experience that most people who had an accident in our airport would simply let it go. It appeared that most people had neither the taste, the time, nor the money to take on both Transport Canada and the Department of Justice. However, in the last few years, that seems to be changing, whether because the Calgary Airport Authority is a much smaller corporate entity or because people are simply becoming more willing to pursue legal action against us. Not only is our airport much more vulnerable to damaging lawsuits and costly settlements, we are also much more sensitive to our responsibilities of being a good corporate citizen in the city of Calgary.

We believe the Calgary Airport Authority has one of the best emergency response service capabilities of any international airport in Canada. We believe the arrangement and the contract between the City of Calgary and the Calgary Airport Authority will serve as a model for other Canadian airports and communities. Our system ensures we have highly trained and experienced fire fighters on the airport premises at all times. We also receive a secondary benefit from our Calgary fire fighters in that many of them have specialized training and experience that most Transport Canada fire fighters probably never received. I refer specifically to structural and building fires, vehicle accidents, chemical spills, and emergency medical training.

We continue to be regulated by the Canada Labour Code and other federal regulations pertaining to occupational health and safety issues. Again, our employees and the management representatives on our occupational health and safety committee know and fully realize that the buck stops here. We are it. There is no regional office or headquarters in Ottawa to rethink, ponder, agree, or disagree with our recommendations. I think, for example, of the recent drug and alcohol abuse policy arrived at by our company.

There has been a true sense of empowerment and personal responsibility for one's actions and also for the customer reactions to the services and facilities we provide.

In the area of environmental stewardship, the Calgary Airport Authority has shown leadership and innovation in meeting the increasing stringent demands placed on our operations.

prestation des services de police et de sécurité à notre aéroport, de hausser de beaucoup les niveaux de service à la clientèle et, en même temps, de réduire considérablement les coûts globaux.

J'ai pleinement confiance que Transports Canada continuera d'être présent et de jouer un rôle efficace en tant qu'organisme de réglementation, de surveillance et de mise en application, de façon que les Canadiens d'un océan à l'autre reçoivent de la part des exploitants d'aéroport des services de sécurité adéquats.

D'après mon expérience, avant que notre aéroport ne soit cédé par Transports Canada, la plupart des gens qui étaient victimes d'accidents dans notre aéroport ne portaient pas plainte. Il semblerait que la plupart n'avaient ni le goût, ni le temps, ni l'argent pour en saisir Transports Canada et le ministère de la Justice. La situation semble toutefois avoir changé ces dernières années, soit parce que l'Administration aéroportuaire de Calgary est une entité commerciale beaucoup plus restreinte ou que les gens sont maintenant plus désireux d'intenter des poursuites contre nous. Non seulement notre aéroport est beaucoup plus vulnérable aux poursuites préjudiciables et aux règlements coûteux, mais nous sommes aussi beaucoup plus conscients de notre obligation d'assumer nos responsabilités sociales dans la ville de Calgary.

Nous estimons que l'Administration aéroportuaire de Calgary a, parmi tous les aéroports internationaux au Canada, un des meilleurs services d'intervention d'urgence. Selon nous, l'entente et le contrat qui nous lient à la Ville de Calgary serviront de modèles pour les autres aéroports et collectivités au Canada. Grâce à notre système, nous disposons en tout temps dans les limites de l'aéroport de pompiers hautement formés et expérimentés. Nous recevons également un appui secondaire des pompiers de Calgary du fait qu'un grand nombre d'entre eux jouissent d'une formation spécialisée et d'une expérience que la plupart des pompiers de Transports Canada n'ont probablement jamais acquises. Je pense en particulier à la formation portant sur les incendies de structures et de bâtiments, les accidents de véhicules, les déversements de produits chimiques et les urgences d'ordre médical.

Nous continuons d'être assujettis au Code canadien du travail et aux autres règlements fédéraux régissant la santé et la sécurité au travail. Encore là, nos employés et les représentants de la direction qui siègent à notre comité de la santé et de la sécurité au travail savent et sont parfaitement conscients que nous sommes nos propres patrons. Il n'existe pas de bureau régional ou d'administration centrale à Ottawa pour repenser, soupeser, accepter ou rejeter nos recommandations. Je pense par exemple à la récente politique qu'a adoptée notre société en matière d'abus de drogue et d'alcool.

Il existe un sens réel d'autorité et de responsabilité à l'égard des actes de chacun et des réactions des clients en ce qui concerne les services et les installations que nous mettons à leur disposition.

Au chapitre de la gestion de l'environnement, l'Administration aéroportuaire de Calgary a fait preuve de leadership et d'innovation en satisfaisant aux fortes exigences croissantes qui régissent nos opérations.



Instead of cutbacks and shrinking budgets year after year, which was the norm for Transport Canada airports prior to devolution, we are now capable of developing reasonable O & M budgets and capital budgets based on actual demands and requirements. Increasing resources are spent on bird control, mammal control, and using new technologies like the Phoenix Whaler to assist in making the airport environment undesirable to birds and mammals which can present a real safety concern to aircraft.

While we try to ensure safe and secure environments both on the air side and the ground side of the airport, incidents and accidents do happen from time to time. Regrettably, last Sunday evening a young airport authority employee was killed just north of the terminal building on Barlow Trail while riding his bicycle to work. In November, our board approved the 1997 capital plan which, among other things, includes the design of a 20-kilometre bicycle path around the airport. Whether the existence of that bicycle path would have prevented this tragedy, I do not know. However, the design and the construction of the pathway will clearly demonstrate the commitment by the Calgary Airport Authority to being a good corporate citizen.

We are determined to show leadership, to be innovative, and to be concerned about the health, safety and security of all our employees, customers, tenants, and the general public who view Calgary International Airport as their airport.

Once against, Mr. Chairman, I wish to thank you and the committee members for the opportunity to speak to you.

**Senator St. Germain:** You are going in-house with your security. I am quite familiar with this. I do not know if it was you who visited me in Ottawa, but I happened to be the Minister of State for Transport when this initiative was being pushed.

In any case, why would you want to eliminate the RCMP and go to your own security? You would then be required to put on your own training programs. Will you be doing this with other local authorities? To me, you cannot get better police training than what the RCMP provides. If you can, it is not very much better. I would say it is about the best there is in the world, and it has been so traditionally. Why would you want to go outside?

**Mr. Terpstra:** The Calgary Airport Authority falls completely within the City of Calgary. The Calgary police service today has criminal jurisdiction over the airport. We have always dealt with the Calgary police service and the RCMP.

In discussions with both the RCMP and the Calgary police service, everyone agrees that dealing with just one police service makes a lot of sense. They have always agreed with that position. That has never been a point of contention between the RCMP, ourselves, or the Calgary police service.

Au lieu d'être aux prises année après année avec les compressions et les réductions de budget qui constituaient la norme dans les aéroports de Transports Canada avant la cession, nous sommes maintenant en mesure d'établir des budgets d'exploitation et de fonctionnement et d'immobilisations raisonnables, fondés sur les demandes et exigences réelles. Nous investissons de plus en plus pour contrôler les oiseaux et les mammifères et faire usage de techniques comme le Phoenix Whaler dans le but d'éloigner de l'aéroport les oiseaux et les mammifères qui peuvent menacer sérieusement la sécurité des avions.

Même si nous tentons d'instaurer des conditions sûres tant dans les airs qu'au sol, des incidents et des accidents se produisent de temps à autre. Malheureusement, dimanche soir dernier, un jeune employé de l'Administration a été tué juste au nord de l'aérogare, sur la piste Barlow, pendant qu'il se rendait au travail à bicyclette. En novembre, notre conseil a approuvé pour 1997 un budget d'immobilisations qui prévoit, entre autres, l'aménagement d'une piste cyclable de 20 kilomètres autour de l'aéroport. J'ignore si l'existence de cette piste aurait pu prévenir cette tragédie. Quoi qu'il en soit, la conception et l'aménagement de cette piste démontreront clairement que l'Administration aéroportuaire de Calgary tient à assumer ses responsabilités sociales.

Nous sommes déterminés à faire preuve de leadership et d'innovation et à veiller à la sécurité de tous nos employés, clients et locataires, ainsi qu'à celle du public qui considère que l'aéroport international de Calgary est sien.

Encore une fois, monsieur le président, je tiens à vous remercier ainsi que les membres du comité de m'avoir permis de témoigner.

**Le sénateur St. Germain:** Vous vous occupez maintenant vous-mêmes de votre sécurité. Je connais bien la question. Je ne sais pas si c'est vous qui m'avez rendu visite à Ottawa, mais il se trouve que j'étais ministre d'État aux Transports lorsque cette initiative a été lancée.

Quoi qu'il en soit, pourquoi voudriez-vous écarter la GRC et prendre en charge votre propre sécurité? Il vous faudra alors mettre sur pied vos propres programmes de formation. Le ferez-vous en collaboration avec d'autres autorités locales? Selon moi, vous ne pouvez obtenir meilleure formation policière que celle qu'offre la GRC. Si vous en obtenez une, elle ne sera pas bien meilleure. Je dirais que c'est à peu près la meilleure du monde, et depuis longtemps. Pourquoi voulez-vous écarter la GRC?

**M. Terpstra:** L'Administration aéroportuaire de Calgary est entièrement assujettie à la Ville de Calgary. Actuellement, le service de police de Calgary a compétence en matière pénale à l'aéroport. Nous avons toujours traité avec le service de police de Calgary et la GRC.

Dans les discussions que nous avons avec la GRC et le service de police de Calgary, tout le monde reconnaît qu'il est très logique de ne traiter qu'avec un seul service. Ils ont toujours été d'accord sur ce point. Cette question n'a jamais été contestée par la GRC, nous-mêmes ou le service de police de Calgary.

When you say it is inside, it is not really inside. Let me clarify that. It would be our intention to have a contractual arrangement with the Calgary police service to expand those functions which fall under the aerodrome security measures because they already have full criminal jurisdiction over the airport. When there is a bomb threat or any incident at the airport, whether that be a crash or something inside the terminal building, the Calgary police service come on board and take over as the on-scene commander. The RCMP have traditionally played the role of first responders at our airport.

**Senator St. Germain:** What kind of accidents are you referring to such that they were not reported because of the hassle involved in dealing with Transport and Justice?

**Mr. Terpstra:** Most of them were slips and falls. Recalling all of the incidents and accidents reported to us through of the operations people, the vast majority of the incidents and accidents that happen on our property are people slipping and falling, whether on ice or snow or, sometimes, dry pavement. People would be hurt. Sometimes they would knock their teeth out. They would sue for a variety of things or would claim expenses.

Now we treat people a differently than we used to, hopefully more humanely and in a more timely manner.

**Senator Bacon:** I find your brief very positive. Are there any problems?

**Mr. Terpstra:** There are many problems.

**Senator Bacon:** It all seems positive. Could you mention one problem?

**Mr. Terpstra:** I suppose that our biggest problem is that we are bursting at the seams. We were not prepared when we transferred. We did not have the facilities and the capacities to meet the demand that we have today.

If I have a problem, it is that things are really tight as far as bridges and counter space. We have a big operational problem in simply trying to meet the needs of the people who want to come in and do business with us.

**Senator Bacon:** Is that because of the increased volume of passengers?

**Mr. Terpstra:** There have been phenomenal volumes in the last two years. It is much higher than what we forecasted, far beyond what we predicted.

**Senator Bacon:** Does that mean that the devolution of airports to the local airport authorities is positive?

**Mr. Terpstra:** In my experience, it has been extremely positive. Do not get me wrong. I thoroughly enjoyed the time that I worked for Transport Canada. They were a wonderful department. I was able see a significant part of Canada with them, and I always enjoyed that time.

However, we have much more freedom as a local airport authority to respond to the needs and wishes of our customers. Many of the rules and regulations and procedures are gone.

Quand vous dites que la sécurité est assurée à l'interne, ce n'est pas vraiment le cas. Laissez-moi vous éclairer. Nous aurions l'intention de signer un contrat avec le service de police de Calgary pour élargir les fonctions qui relèvent des mesures de sécurité de l'aérodrome car ce service a déjà entière compétence en matière pénale à l'aéroport. Lorsqu'il y a appel à la bombe ou un incident à l'aéroport, qu'il s'agisse d'un écrasement ou d'un problème à l'aérogare, le service de police de Calgary s'amène et prend le contrôle des opérations. Traditionnellement, la GRC a joué le rôle de premier intervenant à notre aéroport.

**Le sénateur St. Germain:** Quels sont les accidents dont vous parliez et qui n'étaient pas signalés à cause des problèmes qu'il y a à traiter avec les ministères des Transports et de la Justice?

**M. Terpstra:** Dans la plupart des cas, il s'agissait de gens qui glissaient ou tombaient. Si je repense à tous les incidents et accidents que nous ont signalés les employés des opérations, la grande majorité de ceux qui se produisent sur notre propriété impliquent des gens qui glissent ou font des chutes sur la glace, dans la neige ou, parfois, sur pavé sec. Les gens se blessent. Il arrive qu'ils perdent des dents. Ils poursuivent pour diverses raisons et réclament le remboursement de leurs dépenses.

Maintenant, nous traitons les cas différemment, avec plus de compassion, espérons-le, et plus rapidement.

**Le sénateur Bacon:** Je trouve votre exposé très positif. Éprouvez-vous des problèmes?

**M. Terpstra:** Oui, beaucoup.

**Le sénateur Bacon:** Tout semble positif. Pouvez-vous parler d'un problème?

**M. Terpstra:** Je suppose que notre principal problème est que nous sommes débordés. Nous n'y étions pas préparés lorsque la cession a eu lieu. Nous ne disposions pas des installations ni de la capacité pour répondre à la demande actuelle.

Un des problèmes est que nous sommes vraiment à l'étroit autour des passerelles et des comptoirs. Le simple fait de tenter de répondre aux besoins des gens qui veulent nous rencontrer et faire affaire avec nous pose un gros problème opérationnel.

**Le sénateur Bacon:** Est-ce à cause du volume accru de passagers?

**M. Terpstra:** Nous avons eu des volumes phénoménaux ces deux dernières années, bien supérieurs à ce que nous avions prévu ou escompté.

**Le sénateur Bacon:** Cela signifie-t-il que la cession des aéroports aux administrations aéroportuaires locales est positive?

**M. Terpstra:** D'après mon expérience, elle a été extrêmement positive. Comprenez-moi bien. J'ai beaucoup aimé travailler à Transports Canada. Le Ministère était merveilleux. J'ai pu visiter une bonne partie du Canada et je l'ai toujours apprécié.

Cependant, nous sommes beaucoup plus libres, en tant qu'administration aéroportuaire locale, de répondre aux besoins et désirs de nos clients. Bon nombre de règles, de règlements et de formalités sont disparus.



**Senator Bacon:** Do you feel there is an immediate response to decisions that are made? When you take action, do you see the results right away? Is it faster?

**Mr. Terpstra:** It is faster by light years. My president and CEO are just down the hallway from me, so I cannot hide and duck very long.

**Senator Bacon:** What effect would the flight and duty-time regulations for pilots and crew have on safety?

**Mr. Terpstra:** Do you mean in restricting the time?

**Senator Bacon:** Yes.

**Mr. Terpstra:** I am not sure I know enough about what pilots and flight crews do to be able to answer that question, senator.

**Senator Bacon:** Would the increase in passengers also be due to open skies with the United States? We are ten years into airline deregulation.

**Mr. Terpstra:** The open skies has been a positive benefit for Calgary. We have seen a significant increase in the number of transborder flights. However, our largest area of increase has probably been on the international side, which is well in excess of 50-per-cent growth year over year. Certainly in total numbers transborder has been a positive experience for Calgary and Calgary International, and it largely can be attributed to the open skies. We certainly have benefited from it.

**Senator Bacon:** You mentioned that you have trained and experienced fire fighters on the airport premises at all times. Where do they get their special training? Is that in Calgary?

**Mr. Terpstra:** Yes. We have a contract with the Calgary Fire Department, and they provide the trained fire fighters. When they show up on site, all we have to do is train them on how to run the fire vehicles and the response vehicles. Other than that, they are highly trained.

We use a number of them as our first responders for medical emergencies in the terminal building because they are trained to an EMT or emergency medical technician level. They carry their own defibrillators. We get great value for our dollar.

**Senator Bacon:** Do you foresee another increase in passengers for the next few years, and you can cope with the increase in volume?

**Mr. Terpstra:** We have an ambitious capital program. To go back to one of your previous questions, yes, that is a problem. We are behind the eight ball, and we must build and build and build. We simply hope that, at the end of the day, after we have built everything, the traffic is still there.

We have an excellent relationship with the airlines, as far as they have agreed with our ten-year master plan and our capital program, which means they will also, in large part, pay for it.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, this was an excellent presentation, in my view.

**Le sénateur Bacon:** Trouvez-vous que les décisions entraînent des réactions immédiates? Quand vous adoptez des mesures, voyez-vous les résultats sur-le-champ? Est-ce plus rapide?

**M. Terpstra:** C'est immensément plus rapide. Mon président et mon directeur général sont dans le même couloir que moi, de sorte que je ne peux me cacher et flâner très longtemps.

**Le sénateur Bacon:** Quels effets la réglementation du temps de vol et de service des pilotes et des équipages a-t-elle sur la sécurité?

**M. Terpstra:** Vous parlez de la restriction de ces périodes?

**Le sénateur Bacon:** Oui.

**M. Terpstra:** Je pense que je n'en connais pas suffisamment sur les pilotes et les équipages pour répondre à cette question, madame le sénateur.

**Le sénateur Bacon:** L'accroissement du nombre de passagers est-il aussi attribuable à la déréglementation aux États-Unis? La déréglementation est en place depuis maintenant dix ans.

**M. Terpstra:** La déréglementation a eu un effet positif à Calgary. Le nombre des vols transfrontaliers a sensiblement augmenté. Cependant, la plus forte hausse vient probablement des vols internationaux qui enregistrent une croissance de bien plus de 50 p. 100 année après année. Au total, il est certain que les vols transfrontaliers ont eu un effet positif pour Calgary et son aéroport international, et cela est dû en grande partie à la déréglementation. Nous en avons certainement profité.

**Le sénateur Bacon:** Vous avez dit que vous aviez en tout temps des pompiers formés et expérimentés à l'aéroport. Où acquièrent-ils cette expérience spécialisée? À Calgary?

**M. Terpstra:** Oui. Nous avons un contrat avec le Service des incendies de Calgary qui nous fournit ces pompiers qui ont reçu une bonne formation. Quand ils se présentent sur les lieux, il nous suffit de leur montrer à utiliser les véhicules de lutte contre les incendies et d'intervention. Autrement, ils ont une excellente formation.

Nous faisons appel à un certain nombre d'entre eux comme premiers intervenants en cas d'urgence médicale à l'aérogare car ils ont une formation de technicien ambulancier. Ils ont leurs propres défibrillateurs. Nous en avons pour notre argent.

**Le sénateur Bacon:** Prévoyez-vous une autre augmentation du volume des passagers au cours des quelques années à venir, et pouvez-vous y faire face?

**M. Terpstra:** Nous avons un programme d'immobilisations ambitieux. Pour revenir à une de vos premières questions, oui, nous avons un problème. Notre position est très inconfortable, et nous devons construire encore et encore. Nous espérons seulement qu'après tous ces travaux, le volume ne diminuera pas.

Nous avons d'excellentes relations avec les sociétés aériennes et comme elles ont approuvé notre plan directeur étalé sur dix ans et notre programme d'immobilisations, elles aussi verseront en grande partie leur contribution.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, c'était d'après moi une excellente présentation.

Mr. Terpstra, you have an up-beat approach to the challenges out there. I was in Nanaimo yesterday when we turned the Nanaimo airport over to local authorities. The same feeling exists there. They say, "Look, we know our community better than Ottawa or any other part of the country, and we want to do imaginative things to make this a real revenue centre." I like that spirit in your presentation.

**Mr. Terpstra:** Thank you, sir.

**Senator Perrault:** I hope you get the World's Fair in Calgary so that you have a great deal of traffic at the airport.

**Mr. Terpstra:** We agree with you. We certainly have the police and fire fighters coming in June of this year. That will be a real challenge. There are certainly a number of them.

Thank you for your kind words. It is a challenge. The communities which are yet to go through this process should know that, yes, there are problems going through the transition.

**Senator Perrault:** It is all self-confidence. It is the same in Vancouver now. The local people are putting together a great act.

**Mr. Terpstra:** They are.

**Senator Adams:** Mr. Terpstra, you are familiar with and have been in the Territories. You talked about safety around the airport. In the Territories, we sometimes feel we are second-class citizens. Down south, every other airplane is sitting in a terminal. Last night, we came in from Yellowknife and landed at the International Airport, and we deplaned out in the field.

Why is it that NWT Air or Canadian Airlines, when coming from the north, do not have the facilities of a gate in the terminal?

At Rankin, sometimes the plane parks out in the field around the tank area. You walk quite a long way with a 30 or 40 kilometre an hour wind. The patients leaving the hospital are required to walk quite a long way out in the field. We also we pay a much higher price for air tickets when going to other airports across Canada — for example, NWT Air and Canadian Airlines flying to any other community.

Why is there a difference in regulation between Calgary and the small communities? The weather is a colder, and we are required to walk out to the plane and get into the airplane with people in wheelchairs. Some of those have to be wheeled out in the field.

**Mr. Terpstra:** Senator, I share your concerns. I spent a number of years in Fort Simpson, the copper mine at Cambridge Bay, and smaller sites. I can understand the frustration with respect to the expensive flights in and out of the north.

As I understood your question, it dealt more with bridges and bridgeable aircraft and how passengers can move conveniently and safely from a terminal building to an aircraft.

Monsieur Terpstra, vous avez une attitude optimiste face aux défis à relever. J'étais à Nanaimo hier au moment où nous avons cédé l'aéroport de Nanaimo aux autorités locales. On pense la même chose là-bas. Les gens disent: «Nous connaissons notre collectivité mieux qu'Ottawa ou toute autre région du pays et nous voulons faire des choses originales, créer une vraie source de revenu.» J'aime cet aspect de votre présentation.

**M. Terpstra:** Merci, sénateur.

**Le sénateur Perrault:** J'espère que vous obtiendrez l'exposition internationale à Calgary et que l'aéroport sera très occupé.

**M. Terpstra:** Moi aussi. Les policiers et les pompiers nous visiteront en juin. Ce sera un véritable défi. Ils sont certainement nombreux.

Merci pour ces paroles encourageantes. C'est une opération ardue. Les collectivités qui passeront par ce processus devraient savoir que oui, la transition comporte des problèmes.

**Le sénateur Perrault:** Tout est une question de confiance en soi. C'est la même chose à Vancouver actuellement. Les gens là-bas participent à un grand projet.

**M. Terpstra:** C'est vrai.

**Le sénateur Adams:** Monsieur Terpstra, vous connaissez les Territoires pour y être déjà allé. Vous avez parlé de sécurité autour des aéroports. Dans les Territoires, on se sent parfois comme des citoyens de seconde classe. Dans le Sud, nombre d'avions se rendent directement à un aérogare. Hier soir, à notre arrivée de Yellowknife, nous avons atterri à l'aéroport international et sommes descendus dans un champ.

Pourquoi les avions de NWT Air et de Canadien qui viennent du Nord ne peuvent-ils pas utiliser un module de stationnement à l'aérogare?

À Rankin, l'avion se stationne parfois dans un champ près des réservoirs. Il vous faut marcher longtemps par un vent de 30 ou 40 kilomètres à l'heure. Les patients qui sortent de l'hôpital doivent franchir une assez longue distance au grand vent. Nous payons aussi beaucoup plus cher pour les billets d'avion pour nous rendre dans d'autres aéroports au Canada — par exemple lorsque NWT Air et Canadien se rendent dans toute autre localité.

Pourquoi y a-t-il une différence de réglementation entre Calgary et les petites localités? Il fait froid et nous sommes forcés de monter à bord de l'avion et d'en descendre avec des gens en fauteuil roulant. Certains doivent être poussés dans leur fauteuil au milieu d'un champ.

**M. Terpstra:** Sénateur, je suis d'accord avec vous. J'ai passé quelques années à Fort Simpson, la mine de cuivre de Cambridge Bay et dans de plus petites localités. Je peux comprendre la frustration que cause le prix élevé des billets qu'il faut payer pour se rendre dans le Nord et en revenir.

Si je comprends bien votre question, elle a trait aux passerelles, aux avions qui peuvent en faire usage et à la façon dont les passagers peuvent se déplacer en tout confort et en toute sécurité entre un aérogare et un avion.



Again, cost is a major factor. A bridge alone costs a quarter of a million dollars. Each airport must look at recapturing the capital costs for that facility as well as being able to operate it. Some airplanes cannot bridge, and we certainly have a number of our commuter flights at Calgary that are not bridgeable. We have built passenger walkways. We try to keep it as close as we can so as to keep the walking distances short. I am certainly familiar with the winds that howl in the high Arctic.

It is an individual airport decision. There is not a regulation which indicates you can or cannot do that. It is a function of cost and customers and how you treat your customers.

I know Whitehorse has the bridge. Perhaps people thought they should not have the bridge, but they do have a bridge, and people appreciate that better level of service.

I fully support your concerns from the smaller sites, but it becomes a function of cost. Can you afford to put it on? Is the building even designed to take that type of structure?

**Senator Adams:** We are still taxpayers.

My second question has to do with the organizations taking over part of the airports and NAV CANADA. How do you feel about that as far as safety and having more control in the future, taking over from Transport Canada and being more privatized at some of the airports?

**Mr. Terpstra:** I am in favour of devolution of airports and the ANS service with NAV CANADA. I think it is only positive to the industry and to the users of those services.

If I had any concern about NAV CANADA, it is simply that these people now would have the right to strike, where they may not have had that right, or at least they did not have that right before to the same extent. As an aerodrome operator, it would cause me some concern down the road if there is a withdrawal of services. That could have a significant impact on airport operations.

**Senator Adams:** In the meantime, everyone talks about cutbacks in the future. Transport Canada says now we have the contract with NAV CANADA, and they have to wait for the budget. Can you see a problem in the future, or would it have been better for Transport Canada to be operating the terminals and the airport?

**Mr. Terpstra:** NAV CANADA, just from my own perspective, would be in a much better position to deal with the airlines and their requirements, determine what their needs are, and then set in place a fee structure which would recover those costs. They would be in a better position to do that than the Department of Transport.

**Senator Adams:** You mentioned bicycle paths. I thought that most of the area around the airport was owned by Transport Canada. Does the municipality approve that, and are they able to have bicycle paths through there? You mentioned a person was killed. Was he killed by an airplane or some other means?

Encore là, le coût est un facteur majeur. Une passerelle coûte à elle seule un quart de million de dollars. Chaque aéroport doit veiller à recouvrer l'investissement initial de cette installation et à l'utiliser. Certains avions ne peuvent être raccordés à une passerelle, et à Calgary, c'est certainement le cas pour plusieurs vols régionaux. Nous avons aménagé des passages. Nous tentons de réduire au minimum les distances à franchir à pied. Je connais bien le vent qui souffle dans l'extrême Arctique.

La décision appartient à chaque aéroport. Aucun règlement n'indique que vous pouvez ou ne pouvez pas faire ça. Tout est fonction des coûts et du traitement que vous réservez à vos clients.

Je sais qu'il y a une passerelle à Whitehorse. Peut-être que certains pensent qu'il ne devrait pas y en avoir, mais ce genre de service est apprécié.

Je comprends très bien vos préoccupations à propos des petites localités, mais tout est fonction du coût. Pouvez-vous vous payer ces installations? Le bâtiment est-il même conçu pour s'adapter à ce type de structure?

**Le sénateur Adams:** Nous payons des impôts.

Ma deuxième question porte sur les organisations qui prennent en charge des parties d'aéroport et sur NAV CANADA. Que pensez-vous, au niveau de la sécurité et du contrôle accru à l'avenir, de la cession par Transports Canada et de la privatisation croissante à certains aéroports?

**M. Terpstra:** Je suis en faveur de la cession des aéroports et du service de navigation aérienne assuré par NAV CANADA. Je crois que c'est une mesure positive pour l'industrie et les usagers de ces services.

Si je peux exprimer une réserve à propos de NAV CANADA, c'est simplement que ces gens ont maintenant le droit de grève alors qu'ils ne l'avaient pas avant, ou du moins pas le même droit que maintenant. En tant qu'exploitant d'aérodrome, j'aurais certaines inquiétudes si les services n'étaient plus assurés. Les activités de l'aéroport pourraient être gravement perturbées.

**Le sénateur Adams:** Entre temps, tout le monde parle des compressions à venir. Transports Canada dit que nous avons un contrat avec NAV CANADA et qu'il faut attendre le prochain budget. Voyez-vous se dessiner un problème ou aurait-il été préférable pour Transports Canada d'exploiter les aérogares et l'aéroport?

**M. Terpstra:** NAV CANADA, à mon humble avis, serait bien plus en mesure de traiter avec les transporteurs aériens, de répondre à leurs exigences, de déterminer leurs besoins et de mettre en place une structure tarifaire qui permettrait de recouvrer ces coûts. Il serait mieux placé pour le faire que le ministère des Transports.

**Le sénateur Adams:** Vous avez parlé des pistes cyclables. Je croyais que la plupart des terrains entourant l'aéroport appartenaient à Transports Canada. La municipalité est-elle d'accord, et peut-on y aménager des pistes cyclables? Vous avez fait mention de quelqu'un qui a été tué. L'a-t-il été par un avion ou autrement?

**Mr. Terpstra:** No, the individual that was killed on Sunday night was struck by a vehicle.

**The Chairman:** Would you tell us please what a Phoenix Whaler is?

**Mr. Terpstra:** It is a devise which emits very high frequency sounds that human beings cannot hear but birds can, and apparently it is supposed to annoy them to the extent they will either leave and they will not come around. That is the theory, and that is what we paid for.

**The Chairman:** Does it work?

**Mr. Terpstra:** They claim it works.

**The Chairman:** What about seagulls particularly?

**Mr. Terpstra:** I think it does work. Where we have installed the unit, we certainly have noticed far less birds than we had before.

**Senator Perrault:** What if the odd bird is tone deaf?

**Mr. Terpstra:** Then we have a problem. We have to use a different strategy.

**The Chairman:** We all welcome devolution. It is not quite as simple the nice cup of tea it has been for Calgary. Sydney and Halifax and St. John's have lost benefit of the revolving fund. It is becoming more and more difficult, and the gap between one level of air services and your level will continue to widen. We have not come to grips with that yet, but we hope that you will do it yourselves. It will create a diversity of service between one airport and another. It is not without problems, even though it looks rosy and great. I mention that because it is something which has concerned me for some considerable time.

How comfortable do you feel now, four or five years into the scenario, about personnel security checks? Have you seen any difference in them? Are you able to carry them out with confidence? How do you carry out a security check on a Cara operator, for example? How do you keep track of all of these people who have access to the plane?

In the old days, we built fences around airports to protect people from planes. Now, we build those same fences to protect planes from people. I am serious. It is a sign, and you can take whatever you want from it.

How well are we doing with other forms of out-source with on-site work — maintenance work, specialty work, and technology, particularly where sophisticated people are coming into your mix? You are large, sophisticated workshop. Someone going in with an apparently correct badge can go wherever he or she may want to go. Can we still have a good feeling or a sense of comfort about that? Is there something that you would like to see done as the complexity grows?

You are going in now with another major influx of people. If you have a problem, who will handle it? Will you use the military? Will the Calgary police draw on the RCMP to assist them? We are either light years ahead of the new airport in Tokyo or light years behind it, and only events will answer that question.

**M. Terpstra:** Non, la personne a été heurtée dimanche soir par un véhicule.

**Le président:** Pourriez-vous nous dire ce qu'est un Phoenix Whaler?

**M. Terpstra:** C'est un dispositif qui émet des sons à très haute fréquence que seuls les oiseaux entendent et qui, apparemment, les dérangent assez pour qu'ils s'éloignent et ne reviennent pas. C'est ce que dit la théorie et c'est ce que nous avons acheté.

**Le président:** Ça fonctionne?

**M. Terpstra:** C'est ce qu'on prétend.

**Le président:** Qu'en est-il des goélands en particulier?

**M. Terpstra:** Je crois que ça fonctionne. Là où nous avons installé l'appareil, nous avons noté une diminution du nombre d'oiseaux.

**Le sénateur Perrault:** Et si les oiseaux sont sourds?

**M. Terpstra:** Alors nous avons un problème. Il nous faudra adopter une autre stratégie.

**Le président:** Nous sommes tous en faveur de la cession. Tout n'est pas aussi simple qu'à Calgary. Sydney, Halifax et St. John's ont perdu l'avantage du fonds renouvelable. La situation se complique sans cesse, et l'écart entre un niveau de service aérien et le vôtre continuera de se creuser. Nous n'avons pas encore trouvé la solution, mais nous espérons que vous le ferez vous-mêmes. Les services seront différents d'un aéroport à l'autre. Cela n'est pas sans créer de problèmes, même si tout semble beau. J'en parle parce que cette situation me préoccupe depuis très longtemps.

Après quatre ou cinq ans, que pensez-vous des contrôles de sécurité du personnel? Avez-vous vu des différences? Pouvez-vous les effectuer en toute confiance? Comment faites-vous subir un contrôle de sécurité à un employé de Cara, par exemple? Comment contrôlez-vous toutes ces personnes qui ont accès à un avion?

Jadis, on élevait des clôtures autour des aéroports pour protéger les gens des avions. Maintenant, nous en élevons pour protéger les avions des gens. Je suis sérieux. C'est un signe, et vous pouvez en conclure ce que vous voulez.

Comment nous débrouillons-nous avec les autres formes d'affermage comportant sur place des travaux d'entretien, des activités spécialisées et certaines techniques, surtout lorsque des experts entrent dans la ronde? Vous entretenez un chantier étendu et spécialisé. N'importe qui portant un insigne qui semble acceptable peut aller où il veut. Peut-on encore se sentir en sécurité? Auriez-vous quelque chose à proposer à mesure que la situation se complique?

Vous vous préparez à accueillir encore plus de gens. Si un problème se pose, qui le résoudra? Ferez-vous appel aux militaires? La police de Calgary demandera-t-elle l'aide de la GRC? Nous sommes soit très en avance, soit très en retard sur le nouvel aéroport à Tokyo, et seuls les événements pourront nous le dire.



How do you feel personally about security? We get a little edgy about safety and airplanes.

Finally, to throw all my questions onto the table at the same time, we have the technology, so can you foresee the day at your airport where you can offer a clean airplane?

**Mr. Terpstra:** Mr. Chairman, you have mentioned a number of issues, and I will try to address them all.

The first point dealt with the passes or the clearances both for people who go air side and the people who work in restricted areas in the terminal building. We still abide by Transport Canada's airport restricted access clearance program, which of course drives the airport restricted access pass. There has been no change in our relationship with Transport Canada.

**The Chairman:** Is that still carried out by the Federal Government, not by you?

**Mr. Terpstra:** That is correct. We collect the information, like we always have, and fill out the forms. They are then shipped on, and people at CSIS and other people do the background checks on these folks. They let us know that yes, you can give them the pass, or no, you cannot. That has not changed at all since the devolution of airports.

What has changed is that the level of service has improved between the time we ship the documents to Ottawa and the time we receive the response. That has improved so that we do not have people waiting on the hook as long as we they were, and I thank Transport Canada for that. That is good.

An issue came up between the four local airport authorities several years ago, and that was whether they would recognize my pass in Vancouver if I recognized theirs. That is true for Toronto as well as for Montreal. Just so we did not get too bureaucratic about it, we all agreed that we would. If you are not a threat in Vancouver, you should not be a threat in Calgary, and if you are not a threat in Montreal, you should not be a threat in Edmonton. That was the theory of our decision.

However, a lawyer in Vancouver thought there was legal liability with respect to that. So that was put on the back burner for a while. We are back to the old way of a Calgary pass is good in Calgary. If you want to go to Vancouver, you must trade in your Calgary pass and obtain a Vancouver pass. I personally have a problem with that, but that is where we are.

**The Chairman:** How far down the line would that go in terms of you being at the top? Would your department heads have that same courtesy that would you envision?

**Mr. Terpstra:** It is for anyone who has a restricted airport pass in Calgary. The idea was that as long as you have a need and a right, you could use it at another airport, no questions asked. You would have to have a need and a right. If someone challenged

Quel est votre sentiment à propos de la sécurité? La sécurité et les avions nous rendent un peu nerveux.

Enfin, pour poser toutes mes questions en même temps, comme nous disposons de la technologie nécessaire, entrevoyez-vous le jour où vous pourrez disposer à votre aéroport d'un avion entièrement sûr?

**M. Terpstra:** Monsieur le président, vous avez soulevé plusieurs points, et je vais tenter de donner des explications sur chacun.

Vous avez d'abord parlé des laissez-passer ou des autorisations à la fois pour le personnel des opérations aériennes et pour les employés qui travaillent dans les secteurs à accès limité de l'aérogare. Nous nous conformons encore au programme de Transports Canada concernant l'autorisation de pénétrer dans les secteurs à accès restreint des aéroports, ce qui implique évidemment le recours à des laissez-passer. Il n'y a pas eu de changement dans nos relations avec Transports Canada à cet égard.

**Le président:** Est-ce encore le gouvernement fédéral, et non vous, qui administre ce programme?

**M. Terpstra:** Oui. Nous recueillons l'information, comme nous l'avons toujours fait, et nous remplissons les formulaires. Ceux-ci sont alors envoyés, et le SCRS et d'autres font enquête sur les personnes en question. Ils nous informent ensuite que nous pouvons ou ne pouvons pas délivrer des laissez-passer. Rien n'a changé depuis la cession des aéroports.

Ce qui a changé, c'est qu'il s'écoule moins de temps entre le moment où nous envoyons les documents à Ottawa et le moment où nous recevons la réponse. Les gens n'ont plus à attendre aussi longtemps, et j'en suis gré à Transports Canada. C'est un bon point.

Il y a plusieurs années, les quatre administrations aéroportuaires locales se sont demandé si mon laissez-passer serait accepté à Vancouver si j'acceptais les leurs. C'est aussi vrai pour Toronto et Montréal. Pour éviter de multiplier les formalités, nous avons décidé d'accepter les laissez-passer. Si vous ne représentez pas une menace à Vancouver ou à Montréal, vous ne devriez pas être plus dangereux à Calgary ou à Edmonton. C'est ce qui a motivé notre décision.

Cependant, un avocat de Vancouver a jugé qu'il y avait là responsabilité légale. Nous avons donc laissé les choses en suspens pendant un certain temps. Nous en sommes revenus au point où un laissez-passer valide à Calgary n'est accepté que dans cette ville. Si vous voulez vous rendre à Vancouver, vous devez échanger votre laissez-passer pour Calgary contre un autre pour Vancouver. Personnellement, cela me dérange, mais nous en sommes là.

**Le président:** Le fait que vous apparteniez à la direction change-t-il quelque chose? Vos chefs de service auraient-ils un traitement de faveur?

**M. Terpstra:** Cela concerne tous ceux qui détiennent un laissez-passer pour les secteurs à accès restreint de l'aéroport de Calgary. Auparavant, si vous aviez l'obligation et le droit de pénétrer dans ces secteurs, vous pouviez le faire dans un autre

you, you would have to be there. If I wanted to visit people in Montreal or Edmonton, I could simply use this pass and it would get me through the security systems because, according to this document, I am not a threat to civil aviation in Calgary. It stands to reason.

**Senator Perrault:** Is there an electronic chip in those?

**Mr. Terpstra:** No, there is not.

**The Chairman:** I thought there was.

**Mr. Terpstra:** No, there is nothing on this. It is simply a laminated document.

**Senator Perrault:** That would boost security.

**The Chairman:** Would you view that as something lacking? I had assumed that we had done that two or three years ago.

**Mr. Terpstra:** We do not have the type of electronic pass system where you swipe a card or could read it from a distance. It is just a laminated card that you visually inspect.

**Senator Perrault:** Is that another measure of protection?

**Mr. Terpstra:** We see them more as a convenience for airport authority employees from coast to coast — to be able to work and move freely from airport to airport, knowing full well that you still need to have a need and a right to be in a restricted area.

The other issue I would raise is pre-board screening. In the last two years, I have been down in the States with my family and my four young children, and I personally find it a great pleasure to be able to take my family past the pre-board screening points and into the various concourses and sit down and have a meal or look around. My four small children certainly seem to enjoy that. I see no reason why Canadian people, children, et cetera, should not have at least that same opportunity.

The last point you mentioned was about the police. In addition to the Calgary police service, we will be contracting with the Canadian Corps of Commissioners to provide the basic security functions. We will boost up that number significantly. There may be a lower level of actual policemen on site, but it will be done in a more reasonable and cost-effective manner. Most of the duties are security-related, and the Canadian Corps of Commissioners are more than capable of carrying out many of those functions.

**The Chairman:** What are your three most pressing security and safety concerns?

**Mr. Terpstra:** I would think, for myself, the big challenge is always our own employees. We have become used to systems. We know how to go around them, if you will. We must ensure the employees are always cognizant and always aware, that they do not let their guard down. It is easy to become complacent in our business. We need employee awareness to keep their enthusiasm.

aéroport sans qu'on pose de questions. Il fallait cependant que vous ayez l'obligation et le droit. En cas de contestation, il vous fallait démontrer que vous deviez y être. Si je voulais visiter quelqu'un à Montréal ou à Edmonton, ce laissez-passer me permettait de franchir les systèmes de sécurité parce qu'il attestait que je n'étais pas une menace pour l'aviation civile à Calgary. C'est logique.

**Le sénateur Perrault:** Y a-t-il une puce électronique dans ces laissez-passer?

**M. Terpstra:** Non.

**Le président:** Je croyais que si.

**M. Terpstra:** Il n'y a rien de tout cela. C'est simplement un document laminé.

**Le sénateur Perrault:** La sécurité en serait accrue.

**Le président:** Voyez-vous cela comme une lacune? Je croyais que cette technique était au point depuis deux ou trois ans.

**M. Terpstra:** Nous n'avons pas pour les laissez-passer un système électronique permettant de glisser une carte ou de la lire à distance. Il s'agit simplement d'une carte laminée qu'on contrôle visuellement.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce une autre mesure de protection?

**M. Terpstra:** Nous considérons plus ce système comme un outil pratique permettant aux employés des autorités aéroportuaires de tout le pays de travailler et de se déplacer librement d'un aéroport à l'autre, sachant pertinemment qu'ils doivent avoir l'obligation et le droit de pénétrer dans un secteur à accès limité.

L'autre question que j'aimerais aborder est celle du contrôle avant embarquement. Au cours des deux dernières années, je me suis rendu aux États-Unis avec ma famille et mes quatre jeunes enfants, et je trouve qu'il est très agréable de pouvoir amener ma famille au-delà des points de contrôle avant embarquement, de parcourir les halls, de prendre un repas ou de simplement flâner. Mes quatre jeunes enfants semblent certainement l'apprécier. Je ne vois pas pourquoi les Canadiens, les enfants et le reste ne devraient pas avoir au moins la même possibilité.

Vous avez parlé en dernier lieu de la police. Mis à part le service de police de Calgary, nous retiendrons les services du Corps canadien des commissaires pour assurer les fonctions de sécurité de base. Nous augmenterons sensiblement les effectifs. En réalité, il y aura moins d'agents sur place, mais nous procéderons de façon plus raisonnable et rentable. La plupart des tâches ont trait à la sécurité, et le Corps canadien des commissaires est amplement capable d'en assumer une large part.

**Le président:** Quelles sont vos trois principales préoccupations en matière de sécurité?

**M. Terpstra:** Personnellement, je pense que nous devons toujours nous concentrer sur nos propres employés. Nous nous sommes habitués aux systèmes. Nous savons comment les contourner, si vous voulez. Nous devons veiller à ce que les employés soient toujours attentifs et conscients, à ce qu'ils ne relâchent pas leur vigilance. Il est facile de devenir nonchalant



When you do the same thing day after day after day, you may get complacent. That is a big challenge for any airport operator.

There is also the whole field of explosive detection. I also serve on the National Steering Committee with Transport Canada. We are looking now at setting standards and looking at new equipment which would be purchased in the coming years and installed in airports to detect explosives.

Those are probably the two big ones. I am not sure if I have a third.

**The Chairman:** A clean plane would be quite an ideal, would it not?

**Mr. Terpstra:** I am comfortable when I fly now; however, yes, it would be nice to have someone check something off before we leave. We guarantee this thing is absolutely clean. We may be a way from that yet.

**The Chairman:** You also know how easy it is to put a gun on a food tray, and you know what happens after that. Everyone is still up in the air over the flight out of New York recently.

**Senator Bacon:** Is chemical testing included in company policy for jobs which are identified as risk sensitive?

**Mr. Terpstra:** When you speak of "chemicals," are you referring to drugs and alcohol?

**Senator Bacon:** Yes, both.

**Mr. Terpstra:** Yes. Three or four months ago, after spending a great deal of time with our union, we developed our own internal company drug and alcohol abuse policy. That deals with all new hires, and it deals also with cause when there are accidents and incidents. Both the management side and the union side were unanimous in supporting this policy. It took us a while to get there.

We did not do it because of regulation; we did it because of due diligence. We thought we had to do that. It made sense to do that in case there was an accident or an event, and that is why we got on with it.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, he ValuJet that went down recently had the oxygen cylinders on board. Would the company itself have been responsible to check that?

**Mr. Terpstra:** I would think.

**Senator Perrault:** If we loaded cylinders in Calgary, for example, who would do the check to ensure that there was no oxygen left in them?

**Mr. Terpstra:** I would think probably both the airplane and the company they contract with, the ground handling company that actually loads them, to ensure (a) they are empty, and (b) they do not load more than required by regulation or law. Nonetheless, it would be the ground handling company as well as the airline

dans notre secteur. Il nous faut garder nos employés conscients de leurs responsabilités pour conserver leur enthousiasme. Quand vous faites la même chose jour après jour, vous risquez de devenir nonchalant. C'est une grosse difficulté à surmonter pour tout exploitant d'aéroport.

Il y a aussi toute la question de la détection des explosifs. Je siège au comité directeur national de Transports Canada. Nous cherchons actuellement à fixer des normes et à trouver des nouveaux équipements qui pourraient être achetés dans les années à venir et installés dans les aéroports pour détecter les explosifs.

Ce sont probablement là mes deux principales préoccupations. Je ne suis pas sûr de pouvoir en nommer une troisième.

**Le président:** Un avion entièrement sûr serait l'idéal, n'est-ce pas?

**M. Terpstra:** Actuellement, je me sens en confiance quand je prends l'avion; cependant, il est certain que nous aimerions que quelqu'un vérifie tout avant le décollage pour pouvoir affirmer que l'avion est absolument sûr. Nous n'en sommes toutefois pas encore là.

**Le président:** Vous savez comment il est facile de placer une arme sur un plateau de nourriture, et vous savez ce qui se passe ensuite. Tout le monde parle encore du récent vol en partance de New York.

**Le sénateur Bacon:** La politique de votre société inclut-elle un volet de détection des substances chimiques pour les emplois posant des risques?

**M. Terpstra:** Quand vous dites «substances chimiques», faites-vous allusion aux drogues et à l'alcool?

**Le sénateur Bacon:** Oui, aux deux.

**M. Terpstra:** Oui. Il y a trois ou quatre mois, après de longues discussions avec notre syndicat, nous avons élaboré notre propre politique interne en matière d'abus de drogue et d'alcool. On vise les employés nouvellement embauchés, ainsi que les causes des incidents et accidents. La direction et le syndicat ont unanimement endossé cette politique. Il nous a fallu du temps pour y parvenir.

Nous ne l'avons pas fait parce qu'un règlement nous y oblige, mais pour faire preuve de diligence raisonnable. Nous estimions devoir le faire. Il est logique de procéder ainsi en cas d'accident ou d'incident, et c'est ce qui a motivé notre décision.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, l'avion de ValuJet qui s'est écrasé récemment transportait à son bord des bouteilles d'oxygène. Est-ce la compagnie elle-même qui est responsable de vérifier cela?

**M. Terpstra:** Je dirais que oui.

**Le sénateur Perrault:** Si des bouteilles étaient embarquées à Calgary, par exemple, qui vérifierait pour s'assurer qu'elles sont bien vides?

**M. Terpstra:** Je dirais qu'il incomberait à la fois à la compagnie aérienne et à l'entreprise avec laquelle elle fait affaire au sol et qui charge les bouteilles de veiller a) à ce que les bouteilles soient vides et b) à ce qu'on n'en embarque pas plus que ce que le règlement ou la loi permet. Donc, la compagnie

which monitors to ensure things are done in accordance with regulations.

**Senator Perrault:** Are we properly covered with that service by the Calgary airlines?

**Mr. Terpstra:** I do not wish to speak for any of the airlines or how their contracts work.

**Senator Perrault:** Are there any new theories about the New York crash? It is a mystery, is it not?

**Mr. Terpstra:** It is indeed. That is a real tough one. At the end of the day, when you have no evidence to point to anything, that is the worst. Sometimes you wish there was some evidence so you could get on with the theory and get on with your life.

**The Chairman:** We would appreciate it if you did not let that question arise on anything going out of Calgary, and we will do the same in Halifax.

I appreciate your patience and kindness. It has been a pleasure to talk with you and to see what the first years were like. I am pleased, and I am sure we all are, that you are still enthusiastic about it and gung-ho. Thank you very much.

I should also like to thank the Department of Transport for their presence today. It has been rather comforting to watch their close attention.

The committee adjourned.

aérienne et l'entreprise de manutention au sol seraient tenues de s'assurer que tout est conforme à la réglementation.

**Le sénateur Perrault:** Les compagnies aériennes à Calgary assurent-elles convenablement ce service?

**M. Terpstra:** Je ne veux pas me prononcer sur le contenu des contrats signés par les compagnies aériennes.

**Le sénateur Perrault:** Y a-t-il de nouvelles hypothèses à propos de l'écrasement à New York? C'est encore un mystère, n'est-ce pas?

**M. Terpstra:** C'est effectivement le cas. C'est toute une énigme. Le pire qui puisse arriver, c'est que vous ne disposiez pas de preuves tangibles après enquête. Parfois, vous souhaitez que des preuves étayent votre théorie pour que vous puissiez passer à autre chose.

**Le président:** On espère que le problème ne se posera pas à Calgary et nous allons faire pour qu'il ne se pose pas à Halifax non plus.

Je vous remercie de votre patience et de votre gentillesse. Ce fut un plaisir de parler avec vous et d'apprendre ce qui s'est passé les premières années. Je suis heureux, comme tout le monde j'en suis sûr, de voir que vous êtes toujours enthousiaste et tout feu tout flamme à ce propos. Merci beaucoup.

J'aimerais aussi remercier les représentants du ministère des Transports pour leur présence. Il est assez rassurant de voir qu'ils écoutent avec grande attention.

La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Alberta Safety Council:*

Ross Hogg, First Vice-Chair;  
Melvin Mottram, Program Director.

*From the Alberta Aviation Council:*

Bob Lamoureux, President of the Council;  
William Sokil, President and Chief Executive Officer.

*From the Canadian Chemical Producers' Association:*

Frank Markson, Alberta Regional Manager;  
Stan Dodds, Societal Affairs Coordinator.

*From the Canadian Pacific Railway:*

Ed Dodge, Executive Vice-President of Operations;  
Faye Ackermans, General Manager, Safety and Regulatory Affairs.

*From the Propane Gas Association of Canada:*

Bill Kurtze, Managing Director, Transportation and Emergency Response.

*From the Calgary Airport Authority:*

John Terpstra, Director, Terminal Operations.

*Du Alberta Safety Council:*

Ross Hogg, premier vice-président;  
Melvin Mottram, directeur des programmes.

*Du Alberta Aviation Council:*

Bob Lamoureux, président du conseil;  
William Sokil, président-directeur général.

*De l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques:*

Frank Markson, directeur régional, section de l'Alberta;  
Stan Dodds, coordonnateur des affaires sociales.

*De Canadien Pacifique Limitée:*

Ed Dodge, vice-président générale des opérations;  
Faye Ackermans, directrice générale, Sécurité et réglementation.

*De l'Association canadienne du gaz propane:*

Bill Kurtze, directeur général, Transport et intervention d'urgence.

*De l'Administration aéroportuaire de Calgary:*

John Terpstra, directeur, Opérations d'aérogare.





Second Session  
Thirty-fifth Parliament, 1996

Deuxième session de la  
trente-cinquième législature, 1996

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Standing Senate Committee on  
Transport and Communications*

*Comité sénatorial permanent des  
Transports et des communications*

*Proceedings of the Subcommittee on*

*Délibérations du sous-comité de la*

# Transportation Safety      Sécurité des transports

*Chairman:*

The Honourable J. MICHAEL FORRESTALL

*Président:*

L'honorable J. MICHAEL FORRESTALL

Thursday, December 5, 1996

Le jeudi 5 décembre 1996

Issue No. 5

Fascicule n° 5

State of Transportation Safety in Canada

État de la sécurité des transports au Canada

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



## THE SUBCOMMITTEE ON TRANSPORTATION SAFETY

The Honourable J. Michael Forrestall, *Chairman*

The Honourable Willie Adams, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, P.C.	St. Germain, P.C.
(or Graham)	
* Lynch-Staunton	
(or Berntson)	
* <i>Ex Officio Members</i>	
(Quorum 3)	

## LE SOUS-COMITÉ DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

*Président:* L'honorable J. Michael Forrestall

*Vice-président:* L'honorable Willie Adams

et

Les honorables sénateurs:

Bacon	Mercier
* Fairbairn, c.p.	St. Germain, c.p.
(ou Graham)	
* Lynch-Staunton	
(ou Berntson)	
* <i>Membres d'office</i>	
(Quorum 3)	



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Monday, October 2, 1996:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Corbin:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and make recommendations upon the state of transportation safety and security in Canada and to complete a comparative review of technical issues and legal and regulatory structures with a view to ensuring that transportation safety and security in Canada are of such high quality as to meet the needs of Canada and Canadians in the twenty-first century;

That the committee be authorized to permit coverage by electronic media of its public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the committee present its final report no later than December 31, 1997.

The question being put on the motion, it was adopted.

*Le greffier du Sénat*

Paul C. Bélisle

*Clerk of the Senate*

**ORDRE DE RENVOI**

Extraits des *Journaux du Sénat*, le lundi 2 octobre 1996:

L'honorable sénateur Bacon propose, appuyée par l'honorable sénateur Corbin,

Que le comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin de présenter des recommandations, l'état de la sécurité des transports au Canada et à mener une étude comparative des considérations techniques et des structures juridiques et réglementaires, dans le but de vérifier que la sécurité des transports au Canada est d'une qualité telle qu'elle répondra aux besoins du Canada et des Canadiens au prochain siècle;

Que le comité soit autorisé à permettre la diffusion de ses délibérations publiques par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible les travaux;

Que le comité présente son rapport au plus tard le 31 décembre 1997.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

VANCOUVER, Thursday, December 5, 1996

(8)

[English]

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 9:34 a.m. this day in Vancouver, the Chair, the Honourable J. Michael Forrestall, presiding.

*Members of the subcommittee present:* The Honourable Senators Adams, Bacon, Forrestall, Perrault and St. Germain. (5)

*Other senator present:* The Honourable Senator Lawson.

*In attendance:* John Christopher, Research Officer, Research Branch, Library of Parliament; Bruce Carson, Senior Adviser; Keith Miller, Special Adviser on Aviation.

*Also in attendance:* The Official Reporters of the Senate.

The subcommittee proceeded to consider the state of transportation safety and security in Canada pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on October 2, 1996 and the resolution of the committee adopted on October 24, 1996.

WITNESSES:

*From the British Columbia Aviation Council:*

G.N. (Jerry) Lloyd, President and Chief Executive Officer;

Gerry Shields, Air Operations Group;

Stan Kaardal, Campbell River Aircraft Operators Association;

Terry Wolfe-Milner, Chairman of Training, Safety and General Aviation;

Villi Douglas, Operations Manager, Pacific Coastal Airlines;

Peter M. Evans, Director of Operations, Harbour Air Ltd.;

Lynn Morrison, Chief Pilot and Co-owner, Baxter Aviation.

*From the Legislative Assembly of British Columbia:*

Paul Reitsma, Member.

*From the British Columbia Lightkeepers:*

Jim Abram, President.

*From the International Longshoremen's and Warehousemen's Union:*

Wayne Sargent, Third Vice-President and Safety Co-ordinator, Canadian Area.

*From the Pacific Pilotage Authority Canada:*

Dennis McLennan, Chair.

*From the British Columbia Coast Pilots Ltd.*

Al Flotre, President.

*From the Council of Marine Carriers:*

Russel V. Cooper, President;

Peter Woodward, Vice-President.

## PROCÈS-VERBAUX

VANCOUVER, le jeudi 5 décembre 1996

(8)

[Traduction]

Le sous-comité de la sécurité des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 34 aujourd'hui, à Vancouver, sous la présidence de l'honorable sénateur J. Michael Forrestall (*président*).

*Membres du sous-comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Forrestall, Perrault et St. Germain. (5)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Lawson.

*Aussi présents:* John Christopher, attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement; Bruce Carson, conseiller principal; Keith Miller, conseiller spécial en matière d'aviation.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Le sous-comité examine l'état de la sécurité des transports au Canada conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 2 octobre 1996 et à la résolution du comité adoptée le 24 octobre 1996.

TÉMOINS:

*Du British Columbia Aviation Council:*

G.N. (Jerry) Lloyd, président-directeur général;

Terry Shields, Groupe des opérations aériennes;

Stan Kaardal, Campbell River Aircraft Operators Association;

Terry Wolfe-Milner, président, Sécurité, Entraînement et aviation générale;

Villi Douglas, directeur de l'exploitation, Pacific Coastal Airlines;

Peter M. Evans, directeur de l'exploitation, Harbour Air Ltd.;

Lynn Morrison, chef pilote et copropriétaire, Baxter Aviation.

*De l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique:*

Paul Reitsma, député.

*Des British Columbia Lightkeepers:*

Jim Abram, président.

*De la International Longshoremen's and Warehousemen's Union:*

Wayne Sargent, troisième vice-président et coordonnateur de la sécurité, section canadienne.

*De l'Administration de pilotage du Pacifique Canada:*

Dennis McLennan, président.

*De British Columbia Coast Pilots Ltd.:*

Al Flotre, président.

*Du Council of Marine Carriers:*

Russel V. Cooper, président;

Peter Woodward, vice-président.



*From the British Columbia Ferry Corporation:*

William H. Martin, Vice-President, Corporation Safety and Standards.

*From the British Columbia Safety Council:*

Brian Lowes, Executive Director;

Ed Derocher, Vice-President.

*From the Pacific Trollers Association:*

Stan Watterson, Vice-President.

*From the Canadian Merchant Service Guild:*

Robert D. McCoy.

*From the Vancouver International Airport Authority:*

Richard Koroscil, Vice-President, Airport Operations.

The witnesses from the British Columbia Aviation Council made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the British Columbia Aviation Council be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35 / T1 - "11"*.

The witness from the Legislative Assembly of British Columbia made a statement and answered questions.

The witness from the British Columbia Lightkeepers made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the British Columbia Lightkeepers be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35 / T1 - "12"*.

At 12:35 p.m., the meeting was suspended.

At 2:00 p.m., the meeting resumed.

The witness from the International Longshoremen's and Warehousemen's Union made a statement and answered questions.

The witness from the Pacific Pilotage Authority Canada made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the Pacific Pilotage Authority Canada be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35 / T1 - "13"*.

The witness from the British Columbia Coast Pilots Ltd. made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the British Columbia Coast Pilots Ltd be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35 / T1 - "14"*.

The witnesses from the Council of Marine Carriers made a statement and answered questions.

The witness from the British Columbia Ferry Corporation made a statement and answered questions.

It was agreed, — That the presentation by the British Columbia Ferry Corporation be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 6050-2.35 / T1 - "15"*.

The witnesses from the British Columbia Safety Council made a statement and answered questions.

*De la British Columbia Ferry Corporation:*

William H. Martin, vice-président, sécurité et normes des entreprises.

*Du British Columbia Safety Council:*

Brian Lowes, directeur général;

Ed Derocher, vice-président.

*De la Pacific Trollers Association:*

Stan Watterson, vice-président.

*De la Guilde de la Marine marchande du Canada:*

Robert D. McCoy.

*De l'Administration de l'aéroport international de Vancouver:*

Richard Koroscil, vice-président, Opérations aéroportuaires.

Les témoins du British Columbia Aviation Council font une déclaration et répondent aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé du British Columbia Aviation Council soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35 / T1 - «11»*).

Le témoin de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin des British Columbia Lightkeepers fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé des British Columbia Lightkeepers soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35 / T1 - «12»*).

À 12 h 35, le sous-comité suspend ses travaux.

À 14 heures, le sous-comité reprend ses travaux.

Le témoin de la International Longshoremen's and Warehousemen's Union fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin de l'Administration de pilotage du Pacifique du Canada fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de l'Administration de pilotage du Pacifique du Canada soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35 / T1 - «13»*).

Le témoin de British Columbia Coast Pilots Ltd. fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de British Columbia Coast Pilots Ltd. soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-2.35 / T1 - «14»*).

Les témoins du Council of Marine Carriers font une déclaration et répondent aux questions.

Le témoin de la British Columbia Ferry Corporation fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu — Que l'exposé de la British Columbia Ferry Corporation soit déposé auprès du greffier du comité (*pièce 6050-3.25 / T1 - «15»*).

Les témoins du British Columbia Safety Council font une déclaration et répondent aux questions.

At 5:41 p.m., the meeting was suspended.

At 7:16 p.m., the meeting resumed.

The witness from the Pacific Trollers Association made a statement and answered questions.

The witness from the Canadian Merchant Service Guild made a statement and answered questions.

The witness from the Vancouver International Airport Authority made a statement and answered questions.

At 9:30 p.m., the subcommittee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

À 17 h 41, le sous-comité suspend ses travaux.

À 19 h 16, le sous-comité reprend ses travaux.

Le témoin de la Pacific Trollers Association fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin de la Guilde de la Marine marchande du Canada fait une déclaration et répond aux questions.

Le témoin de l'Administration de l'aéroport international de Vancouver fait une déclaration et répond aux questions.

À 21 h 30, le sous-comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du sous-comité,*

Timothy Ross Wilson

*Clerk of the Subcommittee*



## EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, December 5, 1996

The Subcommittee on Transportation Safety of the Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:34 a.m. to study the state of transportation safety and security in Canada.

**Senator J. Michael Forrestall** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I want to emphasize that these hearings are concerned with safety and transportation generally and very broadly.

We are pleased to have with us today witnesses representing a very large cross section of interests. I will now call on Mr. Lloyd to introduce his colleagues.

**Mr. G.N. (Jerry) Lloyd, President and Chief Executive Officer, British Columbia Aviation Council:** Mr. Chairman, I will introduce the panel members who will in turn address the various sections which they wish to bring to this hearing.

With me are Terry Wolfe-Milner, a president of Heli-Logging Consulting and the chairman of the Training, Safety and General Aviation Committee for the British Columbia Aviation Council; Stan Kaardal who has been in the aviation business on the West Coast for the better part of his life and knows the upper coast of British Columbia very well; Terry Shields, a member of the British Columbia Aviation Council Air Operators Group and operations manager of Kwatna Air Service out of Chilliwack.

**Mr. Terry Shields, Air Operations Group, British Columbia Aviation Council:** Honourable senators, I have been flying the coast for 15 years now from Chilliwack up to the central and north coasts, so I do have a background in this particular issue. Aviators today face the single biggest threat to aviation safety ever encountered on the West Coast. The decision of the Coast Guard to destaff the entire lighthouse system and replace it with an inferior AWOS system is not only irresponsible but it shows a blatant disregard for the lives of those people who rely on the system. It shows a total disrespect for the users who came forward time and time again in public meetings to give good and legitimate testimony that destaffing would severely jeopardize aviation and marine safety.

The whole public consultation process carried out by the Coast Guard was preconceived; it was obvious the decision had been made prior to any public meeting. They came to hear but they had no intention of listening to the people who know what it means, who know what is at stake when trying to make safe operational decisions based on weather reports, decisions that, if wrong, can have fatal consequences.

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, Le jeudi 5 décembre 1996

Le sous-comité de la sécurité et des transports du comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 34 pour étudier l'état de la sécurité des transports au Canada.

**Le sénateur J. Michael Forrestall** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Je tiens à souligner que cette audience concerne la sécurité et les transports de manière très générale.

Nous sommes heureux d'avoir parmi nous aujourd'hui des témoins représentant une très vaste gamme d'intérêts. J'invite maintenant M. Lloyd à présenter ses collègues.

**M. G. N. (Jerry) Lloyd, président-directeur général, British Columbia Aviation Council:** Monsieur le président, je vais présenter les membres du groupe qui vous parleront à tour de rôle des divers sujets dont ils désirent vous faire part au cours de cette audience.

Je suis accompagné de Terry Wolfe-Milner, président de Heli-Logging Consulting et président du comité de la formation, de la sécurité et de l'aviation générale, pour le British Columbia Aviation Council; il y a aussi Stan Kaardal qui a travaillé dans le domaine de l'aviation sur la côte ouest pendant une grande partie de sa vie et qui connaît très bien la partie nord de la côte de la Colombie-Britannique; il y a également Terry Shields, membre du Groupe des opérations aériennes du British Columbia Aviation Council et directeur des opérations de Kwatna Air Service à Chilliwack.

**M. Terry Shields, Groupe des opérations aériennes, British Columbia Aviation Council:** Honorables sénateurs, je pilote des avions depuis 15 ans à partir de Chilliwack, jusque dans les parties centrale et nord de la côte; c'est dire que je connais bien la question. Les aviateurs font face aujourd'hui à la plus grande menace à la sécurité aérienne qu'ils aient jamais vécue sur la côte ouest. La décision de la Garde côtière d'automatiser tout le réseau des phares et de le remplacer par un système inférieur, soit le système automatique d'observation météorologique (AWOS), est non seulement irresponsable, mais révèle un manque flagrant de respect pour la vie des gens qui dépendent du système. Cette décision révèle un manque total de respect pour les usagers qui ont participé de temps à autre à des audiences publiques où ils ont déclaré à bon droit que l'automatisation compromettrait gravement la sécurité des transports aériens et maritimes.

Tout le processus de consultations publiques a été mené par la Garde côtière avec des idées préconçues; il était évident que la décision avait été prise avant toute réunion publique. On est venu entendre les témoignages, mais sans la moindre intention d'écouter ceux qui savent ce que cela signifie, ceux qui savent ce qu'on risque lorsqu'on essaye de prendre des décisions opérationnelles sûres, à partir de bulletins météorologiques, des décisions qui peuvent avoir des conséquences fatales, si elles sont erronées.

It is time to stop listening to the politicians talking about budget cutbacks and to start listening to the users talking about safety. The price of safety should not be limited to fiscal constraints. If it is, then we have put a price on a human life and I would hope that we have not reached that point in government.

There is talk about how money will be saved by automating. This savings figure is yet to be disclosed. From a user's standpoint, if the entire AWOS system were to cost one dollar to operate, it would be one dollar wasted. The system is unreliable; therefore, it has no value to the users. As operators, we cannot in good conscience make safe operational decisions based on the information provided by AWOS, information that may or may not be current, that may or may not be accurate, that may or may not be complete, and that may or may not even be available.

Without reliable weather information, pilots are forced into a "go look and see" situation, the single most dangerous aspect of coastal flying.

Having said all that, I am not here to point out the shortcomings of the AWOS system. We as pilots feel that there is a requirement for AWOS but not as a primary reporting system. I am here today to offer what we at the Air Operators Group feel is a workable solution to a reliable, cost-effective weather reporting system.

At this point, all the parties involved agree that we need a reliable system; there is no doubt there. Where we disagree is on what each party considers reliable. On one side are the aviators and mariners, the guys in the trenches every day. They are exposed to the hazards and elements of the West Coast weather and are using every bit of information from every source possible to make the right decision. On the other side are the politicians and bean counters sitting 2,500 miles away in a climate-controlled office who have only heard that there are people living in lighthouses who cost the government \$3.5 million a year. What they do, I do not think they really know.

Decisions on which weather reporting system is needed on the West Coast must come from the people who are using and working with the present system.

In aviation we see advancements in technology almost daily, new airplanes, new systems, and new navigational aids. Many have helped to make flying safer and we welcome those. At the same time, when something is new we move cautiously. The first thing we ask is: Is it safe? Has it been tested and proven and can we rely on it? If it can pass those tests, bring it on and we will use it.

AWOS has not passed any of those tests. That is not to say it cannot be utilized. As I said, there are a number of locations where AWOS can be used. We must recognize its limitations and

Le temps est venu de cesser d'écouter les politiques parler de compressions budgétaires et de commencer à prêter l'oreille aux usagers qui parlent de sécurité. Le prix de la sécurité ne devrait pas être limité par les restrictions budgétaires. Si on le fait, on met alors un prix sur une vie humaine, et j'espère que le gouvernement n'en est pas rendu à ce point.

On parle des sommes épargnées grâce à l'automatisation. L'ampleur de ces économies n'a pas encore été divulguée. Du point de vue d'un usager, si l'exploitation de tout le système AWOS devait coûter un dollar, ce serait un dollar gaspillé. Le système est peu fiable; il n'a par conséquent pas de valeur pour les usagers. En tant qu'exploitant, nous ne pouvons pas en toute conscience, prendre des décisions opérationnelles sûres à partir des renseignements fournis par AWOS, des renseignements qui ne sont pas nécessairement à jour, qui ne sont pas nécessairement exacts, qui ne sont pas nécessairement complets, et qui ne sont peut-être même pas nécessairement disponibles.

Sans renseignements météorologiques fiables, les pilotes sont forcés d'aller voir «de visu», ce qui est l'aspect le plus dangereux des vols le long des côtes.

Cela dit, je ne suis pas ici pour souligner les lacunes du système AWOS. En tant que pilotes, nous estimons qu'AWOS est nécessaire, mais pas comme système principal d'information météorologique. Je suis ici aujourd'hui pour vous offrir ce que le Groupe des opérations aériennes estime être une solution réalisable pour avoir un système fiable et rentable d'informations météorologiques.

À l'heure actuelle, toutes les parties concernées s'entendent pour dire que nous avons besoin d'un système fiable; cela ne fait aucun doute. Un désaccord existe quant à ce que chaque partie estime être fiable. D'un côté, il y a les aviateurs et les navigateurs, les gars qui vont au front tous les jours. Ils sont exposés aux éléments et aux aléas du temps sur la côte ouest et ils utilisent toutes les bribes d'information provenant de toutes les sources possibles pour prendre la bonne décision. D'un autre côté, il y a les politiques et les bureaucrates assis dans un bureau climatisé à 2 500 milles de distance et qui ont seulement entendu dire qu'il y a des gens qui vivent dans des phares et qui coûtent au gouvernement 3,5 millions de dollars par an. Ce qu'ils font, je ne pense pas qu'ils le savent vraiment.

Les décisions concernant la nécessité du système de bulletins météorologiques sur la côte ouest doivent être prises par les gens qui se servent du système actuel.

Dans le secteur de l'aviation, on voit des progrès technologiques presque quotidiennement, de nouveaux avions, de nouveaux systèmes et de nouvelles aides à la navigation. Plusieurs de ces inventions ont aidé à rendre les vols plus sûrs et nous les apprécions. Il faut tout de même faire preuve de prudence, face à quelque chose de nouveau. La première question que nous nous posons est celle-ci: est-ce sûr? En a-t-on fait l'essai et prouver l'efficacité, pouvons-nous nous y fier? Si l'innovation réussit ces tests, adoptez-la et nous l'utiliserons.

AWOS n'a passé aucun de ces tests. Cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas l'utiliser. Comme je l'ai dit, il y a un certain nombre d'endroits où AWOS peut être utilisé. Nous devons



use it accordingly. I stress that it should not be used as a primary weather system.

We have a primary weather reporting system on the West Coast in the form of manned observation sites in airports and lighthouses. Mariners and aviators have used this system for over 50 years and it has proven itself time and time again. It is a reliable system and safety operational decisions can be made based on the information which it provides. We as users know that the system can be improved — not replaced but improved — and made more efficient.

This is where the Air Operations Group feels it has a working solution which recognizes the shortcomings of the present system and works together with other users, lightkeepers and government agencies to improve it. Everybody is and will be a valued part of this process. The users, the mariners and aviators, can tell us the best places for weather reports to be made and what kind of information they need and how often. The lighthouse keepers can tell us how their duties can be expanded and where costs of operating lighthouses can be lowered. The Coast Guard can look at cutting back management costs of these lighthouses and explore alternate means of supplying and servicing the lighthouse sites. Other government agencies could look at training keepers to perform duties needed for their programs, thus lowering their staff costs and also sharing in the costs of lighthouse operation.

These are only a few of the ideas that will not only lower the cost of an existing, already-proven system but will eliminate the need for the government to spend millions of dollars on a completely new system which is unreliable and will never fully take the place of human observations.

Honourable senators, you have a copy of the letter sent to the Coast Guard and other ministries stating our proposal and request. We strongly urge the government to take immediate steps to begin working with us so that, at the end of this process, we can all feel confident that we have a reliable weather reporting system which does everything it possibly can to ensure the safety of those who use it.

**Mr. Lloyd:** I agree with everything Terry has said. I have been flying aircraft on the coast for 43 years. I have used lighthouse weathers every day that I have operated an airplane up and down this coast.

We first started this exercise when the government first decided a little over eight years ago to start destaffing the lighthouses. We immediately formed committees to put forward our case as aviators. I happened to be in front of most of those committees. To my surprise, we found in our discussions at that time that people were very surprised that we as aviators used lighthouse weathers.

reconnaître ses limites et l'utiliser en conséquence. Je souligne qu'il ne faut pas l'utiliser comme système primaire d'informations météorologiques.

Nous avons un système primaire de renseignements météorologiques sur la côte ouest sous forme de sites d'observation habités dans les aéroports et les phares. Les navigateurs et les aviateurs utilisent ce système depuis plus de 50 ans et il a prouvé sa fiabilité à maintes et maintes reprises. C'est un système fiable et on peut prendre des décisions opérationnelles sûres à partir des informations qu'il fournit. Nous, les usagers, savons que le système peut être amélioré — pas remplacé mais amélioré — et être rendu plus efficace.

C'est là que le Groupe des opérations aériennes estime détenir une solution réalisable qui tient compte des lacunes du système actuel et collabore avec d'autres usagers, y compris les gardiens de phares et les organismes gouvernementaux, afin d'améliorer le système. Tout le monde joue et continuera de jouer un rôle important dans ce processus. Les usagers, c'est-à-dire les navigateurs et les aviateurs, peuvent nous dire les meilleurs endroits pour les bulletins météorologiques, ainsi que le type de renseignements nécessaires et leur fréquence. Les gardiens de phares peuvent nous dire quelles fonctions supplémentaires on peut leur confier et comment on pourrait réduire les coûts de fonctionnement des phares. La Garde côtière peut examiner comment on pourrait réduire les coûts d'administration de ces phares et examiner de nouveaux moyens d'approvisionner et d'entretenir les phares. D'autres organismes gouvernementaux pourraient voir à la formation des gardiens de phares afin qu'ils puissent remplir les fonctions nécessaires à l'exécution de leurs programmes, réduisant ainsi les frais de personnel et l'on pourrait aussi partager les coûts d'exploitation des phares.

Voilà quelques-unes seulement des idées qui permettront non seulement de réduire le coût d'un système existant qui a déjà fait ses preuves, mais qui permettra aussi d'éviter que le gouvernement ne soit obligé de dépenser des millions de dollars pour un système complètement nouveau qui est peu fiable et qui ne remplacera jamais complètement les observations humaines.

Honorables sénateurs, vous avez une copie de la lettre que nous avons envoyée à la Garde côtière et à d'autres ministères pour faire état de notre proposition et de notre demande. Nous exhortons fortement le gouvernement à prendre des mesures immédiates pour commencer à travailler avec nous pour qu'à la fin de ce processus nous puissions tous être convaincus que nous avons un système fiable d'informations météorologiques qui contribue le plus possible à assurer la sécurité de ceux d'entre nous qui l'utilisons.

**M. Lloyd:** Je suis d'accord en tout avec Terry. Je pilote des avions sur la côte depuis 43 ans. J'ai utilisé des bulletins météorologiques provenant des phares tous les jours où j'ai piloté un avion le long de cette côte.

Nous avons d'abord entrepris cet exercice lorsque le gouvernement a décidé il y a un peu plus de huit ans de commencer à automatiser les phares. Nous avons immédiatement formé des comités pour présenter nos arguments à titre d'aviateurs. J'ai été l'un des premiers participants à la plupart de ces comités. À ma grande surprise, nous avons constaté au cours de nos discussions à

Visual flight rule aviators who fly small- and medium-sized aircraft on the coast have used lighthouses as their primary source of weather information ever since those lighthouses began reporting weather; they do so to this day.

The problem with the AWOS system is that it does not give us sufficient information. If someone is flying an aircraft under instrument flight rules from one airport to another, that system will probably give sufficient information, although it is often noted that AWOS should not be used for alternate purposes because of their inaccuracies.

I have the government's own documentation. I have loads of it here. You probably all have copies of it because I think the last Senate committee wrote most of this. This report is called, "Pull Up! Pull Up! An Interim Report on the Safety Implications of Automated Weather Observation Systems (AWOS)," Standing Senate Committee on Energy and Environment, July 5, 1995. Another report is called, "Lightstations: People want People on the Lightstations." This study received 100 per cent response from the user groups to the issue of destaffing lighthouses. It contains quotations from Dave Larrigan, Transport Canada's then-Pacific Region Director of Civil Aviation who was opposed to de-staffing.

I was an inspector with Transport Canada for a period of time. I have varied experience within the aviation community. Transport Canada will, off the record, certainly state what we are stating here — that it does not like to see the lighthouses destaffed and replaced with AWOS systems because those systems do not provide the weather needed to conduct safe flight planning and safe flight operations.

The northern jet stream runs across this province just north of Vancouver Island. When we have normal weather patterns, we frequently experience storm-force to lower-hurricane-force systems going through that area. When there is an abnormal situation where one of those systems comes through the Washington, Vancouver and Oregon area, it is big news. Those horrendous once-in-a-century storms are on television and in the newspapers. Up in the isolated areas of the country which we service on a weekly basis, most of the logging camps and the communities are built in very protected areas. You do not hear any horror stories about any loss of life or anything, but we must penetrate that weather on a continuing basis in order to service those communities. We prefer to do so on a safe basis.

The fact is that can be done. The reason I am sitting here after 43 years and 30,000 hours of flying in that environment is because I had lighthouse weather to guide me. There is no question about that.

l'époque, que les gens étaient très étonnés de voir que les aviateurs utilisaient les bulletins météorologiques provenant des phares. Les aviateurs qui suivent les règles de vol à vue en pilotant des aéronefs de taille petite et moyenne le long de la côte utilisent les phares comme principale source d'information météorologique depuis qu'ils émettent des bulletins météorologiques et ils continuent encore de le faire aujourd'hui.

Le problème inhérent au système AWOS est qu'il ne nous donne pas suffisamment d'informations. Si quelqu'un pilote un aéronef en vol aux instruments d'un aéroport à un autre, ce système lui donnera probablement des informations suffisantes, bien qu'on remarque souvent que les renseignements fournis par AWOS ne devraient pas être utilisés pour d'autres fins à cause de leur inexactitude.

J'ai les documents préparés par le gouvernement. J'en ai des piles. Vous en avez probablement tous des exemplaires, car je pense que le dernier comité sénatorial en a rédigé la plus grande partie. Ce rapport, intitulé «Remontez! Remontez! Un rapport provisoire sur les questions de sécurité liées au système automatique d'observation météorologique (AWOS)», a été produit par le comité sénatorial permanent de l'énergie et de l'environnement et est daté du 5 juillet 1995. Il y a un autre rapport intitulé «Les phares: les gens veulent des gardiens dans les phares.» Cette étude a reçu l'appui de tous les groupes d'utilisateurs, en ce qui concerne la question de l'automatisation des phares. Le texte contient des citations de Dave Larrigan, alors directeur de l'aviation civile pour la région du Pacifique à Transports Canada, qui s'opposait à l'automatisation.

J'ai travaillé un certain temps comme inspecteur pour Transports Canada. J'ai une expérience variée dans le domaine de l'aviation. Les gens de Transports Canada diront certainement, officieusement, la même chose que nous disons ici — qu'ils n'aiment pas voir automatiser les phares et les gardiens remplacés par des systèmes AWOS, parce que ces systèmes ne fournissent pas les renseignements météorologiques nécessaires à une planification sécuritaire des vols et à des opérations aériennes sécuritaires.

Le courant atmosphérique du nord à grande vitesse traverse cette province juste au nord de l'île de Vancouver. En régime de condition atmosphérique normale, nous subissons fréquemment dans cette région des conditions atmosphériques pouvant aller de la tempête au faible ouragan. Dans une situation anormale lorsque l'un de ces systèmes atmosphériques traverse l'État de Washington, Vancouver et l'Oregon, il fait la manchette. À la télévision et dans les journaux, on parle de ces terribles tempêtes du siècle. Dans les régions isolées du nord du pays, que nous desservons sur une base hebdomadaire, la plupart des camps de bûcherons et des collectivités se trouvent dans des secteurs très protégés. On n'entend pas parler d'histoires tragiques où il y a eu des pertes de vie ou d'autres catastrophes, mais nous devons pénétrer ces systèmes atmosphériques continuellement afin de desservir ces collectivités. Nous préférons le faire en toute sécurité.

Le fait est que c'est possible. Si je suis ici après 43 ans et 30 000 heures de vol dans un tel environnement, c'est parce que j'avais les bulletins météorologiques des phares pour me guider. C'est absolument indubitable.



The systems move across the coast and, in the summer, when the weather is nicer, there is fog. You cannot see in fog. You have to know when that fog is lifting and when you are getting a break so that you can get a bit of a jump on it and get up there during daylight hours.

The whole concept was probably based on a good premise that they were going to save some money. I do not think that will be the case if they indeed do as they said and put AWOS and RAVOS systems at every lighthouse site. I do not need to be an accountant. I know enough about running small airlines to know that they cannot put those systems in place, service them and keep them operating to put out even inferior weather information for less money than it presently costs to man the lighthouses. I have a strong feeling that the concept is that we will not get AWOS and RAVOS systems at all the lighthouse sites.

Having been involved in this process for over eight years, I have seen the various organizations such as the Coast Guard, Fisheries and now NAV CANADA step back from their original positions of promising that no further lighthouse stations would be destaffed prior to a suitable, safe AWOS system being put in place as a replacement. As I see it now, they are probably looking at 17 sites out of the 35 to be replaced with these systems and probably not more than 8 sites to be replaced with RAVOS systems cameras. That is totally inadequate even with an inferior system. We cannot be forced into that situation.

The big problem is that the AWOS and RAVOS systems have not yet been proven. If they ever do provide us with the information that we require for safe flight planning and safe aviation operations on the coast, then we would welcome them because they could probably give us information minute by minute. However, they will not replace the lightkeepers and the manned observers. There is no question about that. VFR flying safety on the coast will be jeopardized and, in my opinion, jeopardized severely.

**The Chairman:** Thank you. That was very forcefully put.

**Mr. Stan Kaardal, Campbell River Aircraft Operators Association:** Honourable senators, in addition to wearing a hat on the Aviation Council, I am also a sailor and I sail the coast extensively. I have found, and this can be backed up from the aviation side of it, that not only is the AWOS information inaccurate; it is also quite frequently non-existent.

A couple of years ago, I planned to make a 24-hour passage from the north end of the island up to the Queen Charlottes. The automated station at Cape St. James was unserviceable for three consecutive days. This is one of the many problems we have. Not only is the information inaccurate and insufficient, but it is unserviceable. The serviceability rate is low.

Les systèmes se déplacent le long de la côte et en été, lorsque les conditions météorologiques sont meilleures, il y a du brouillard. On ne peut pas voir dans le brouillard. Il faut savoir quand le brouillard se lèvera et qu'on aura une percée, afin de pouvoir l'anticiper et voler pendant les heures de clarté.

Tout le concept était probablement fondé sur une bonne idée, c'est-à-dire qu'on économiserait de l'argent. Je ne pense pas qu'il en sera ainsi, si l'on fait vraiment ce qu'on a dit et qu'on installe des systèmes AWOS et RAVOS à chaque phare. Je n'ai pas besoin d'être comptable. Je m'y connais suffisamment dans l'exploitation d'une petite ligne aérienne pour savoir qu'on ne peut pas installer ces systèmes, les entretenir et faire en sorte qu'ils fournissent même des renseignements météorologiques inférieurs pour moins d'argent que n'en coûte actuellement les phares habités. J'ai bien l'impression qu'on n'aura pas en fin de compte de systèmes AWOS et RAVOS à tous les phares.

J'ai participé à ce processus pendant plus de huit ans et j'ai vu les divers organismes comme la Garde côtière, le ministère des Pêches et maintenant NAV CANADA revenir sur leurs positions originales selon lesquelles on n'automatiserait plus d'autres phares avant qu'un système AWOS convenable et sûr ne soit prêt à remplacer les gardiens de phares. À l'heure actuelle, pour autant que je puisse voir, on envisage probablement de remplacer les gardiens par ces systèmes à 17 endroits sur 35 et l'on installera probablement des caméras pour le système RAVOS dans huit endroits au maximum. C'est absolument insuffisant même avec un système inférieur. On ne peut pas nous forcer à accepter une telle situation.

Le grand problème réside dans le fait que les systèmes AWOS et RAVOS n'ont pas encore fait leurs preuves. S'ils nous fournissent un jour les informations dont nous avons besoin pour préparer des plans de vol sûrs et conduire des opérations aériennes en toute sécurité sur la côte, nous serons heureux de les accepter, parce qu'ils pourraient probablement nous donner des informations minute par minute. Cependant, ils ne remplaceront pas les gardiens de phares et les stations d'observation habitées. Il n'y a pas de doute là-dessus. La sécurité des vols selon les règles de vol à vue (vol VFR) sur la côte sera compromise et à mon avis, elle sera gravement compromise.

**Le président:** Merci. C'était dit avec énormément de vigueur.

**M. Stan Kaardal, Campbell River Aircraft Operators Association:** Honorables sénateurs, je suis non seulement membre de l'Aviation Council, mais je navigue également et je fais beaucoup de voile le long de la côte. J'ai pu constater, et je vois la même chose lorsque je pilote un appareil, que les informations provenant du système AWOS sont non seulement inexactes, elles sont aussi fréquemment inexistantes.

Il y a un an ou deux, je comptais effectuer une traversée de 24 heures de l'extrémité nord de l'île jusqu'aux îles de la Reine Charlotte. La station automatisée du cap St. James était inopérante pendant trois jours consécutifs. C'est l'un des nombreux problèmes que nous rencontrons. Non seulement les informations sont-elles inexactes et insuffisantes, elles sont aussi parfois inexistantes. Le taux de fonctionnalité est faible.

Furthermore, the automated stations quite often give information about wind conditions which are not true out over the water. Again, I refer to Cape St. James. I have heard comments that the wind will be reported northwesterly at 15 to 25 knots when that is a fact in the lee of the island while the wind over the water is 45 to 70 knots. This can have a very serious effect on a fixed-wing aircraft or a helicopter making a ferry flight across to the Charlottes from the mainland because the pilot is working on an estimated wind and ground speed to work out his fuel. If the winds are much higher, he can get in difficulty. Therefore, there is a problem with the reliability of the system.

**The Chairman:** Redundancies have been built in to guard against failure or misadventure. Is every AWOS system backed up with a second system right beside it?

**Mr. Kaardal:** Not to my understanding, no.

**Mr. Terry Wolfe-Milner, President of Heli-Logging Consulting, Chairman of Training, Safety and General Aviation, British Columbia Aviation Council:** As I understand it, I would have to say no to that question. We do get a great number of unavailable weathers, in particular during stormy weather when it is needed. These systems have a tendency to blow out at wind speeds in the neighbourhood of 65 to 70 knots; they remain unserviceable until a helicopter and a couple of technicians can get in there to repair them. That can take anywhere from three days to three weeks.

I would like to make a brief presentation which is not specifically about AWOS. We have probably made our points on that.

One of the important functions of the Aviation Council is to examine safety issues on the general aviation side of things. This information is contained in the package that has been issued to you.

The Training, Safety and General Aviation Committee has been running in the council as a main committee for a good number of years. Its purpose within British Columbia is to promote aviation safety and education and training in the aerospace industry, as well as to promote general aviation and recreational flying which is being hit more and more frequently by rising costs.

One objective of the committee is to provide safety seminars to the aviation communities in British Columbia. We have a lot of assistance in that from Transport Canada and I certainly commend them on that. At times Transport Canada receives a lot of criticism, but the System Safety Department of Transport Canada has been very helpful to our council.

We also act as a liaison between federal and provincial government agencies and the aviation industry in British Columbia with respect to general aviation safety and education.

En outre, les stations automatisées donnent très souvent, au sujet des conditions éoliennes, des informations qui ne sont pas vraies au-dessus de la mer. Je parle encore ici de la station du cap St. James. J'ai entendu dire qu'il y aurait des vents du nord-ouest de 15 à 20 noeuds, mais lorsqu'il en est ainsi à l'abri de l'île, au-dessus de l'eau, le vent est de 45 à 70 noeuds. Cela peut être très grave pour un aéronef à voilure fixe ou un hélicoptère qui effectue un vol de convoyage vers les îles de la Reine Charlotte à partir du continent, parce que le pilote utilise une vitesse de vent estimée et sa vitesse sol pour calculer sa consommation de carburant. Si les vents sont beaucoup plus forts, il peut se trouver en difficulté. Par conséquent, le système comporte des problèmes de fiabilité.

**Le président:** Des mesures de protection sont prévues en cas de panne ou de contretemps. Chaque système AWOS est-il appuyé par un second système immédiatement disponible?

**M. Kaardal:** Pas que je sache, non.

**M. Terry Wolfe-Milner, président de Heli-Logging Consulting, président, Sécurité, entraînement et aviation générale, British Columbia Aviation Council:** D'après ce que j'ai pu comprendre, la réponse à cette question est non. Il y a un grand nombre de bulletins météorologiques qui ne sont pas disponibles, en particulier en cas de mauvais temps, lorsqu'on en a besoin. Ces systèmes ont tendance à sauter lorsque le vent atteint 65 à 70 noeuds environ; ils demeurent inopérants jusqu'à ce qu'un hélicoptère transportant quelques techniciens puissent aller les réparer. Cela peut prendre de 3 jours à 3 semaines.

Je voudrais faire un bref exposé qui n'a pas trait spécifiquement à l'AWOS. Nous avons probablement formulé nos arguments à ce sujet.

L'une des fonctions importantes de l'Aviation Council est d'examiner les questions de sécurité dans le domaine de l'aviation en général. Ces informations sont contenues dans les documents que nous vous avons remis.

Le comité de la formation, de la sécurité et de l'aviation générale est un comité principal du conseil depuis un bon nombre d'années. Son objectif est de promouvoir en Colombie-Britannique la sécurité aérienne, l'éducation et la formation dans l'industrie aérospatiale, outre la promotion de l'aviation générale et le vol de plaisance, qui font face de plus en plus fréquemment à des augmentations de coûts.

L'un des objectifs du comité est d'organiser des colloques sur la sécurité dans les endroits de la Colombie-Britannique où il y a beaucoup d'exploitants de lignes aériennes. Nous recevons beaucoup d'aide à cet égard de Transports Canada et j'en remercie certainement le ministère. Transports Canada fait parfois l'objet de beaucoup de critiques, mais la direction générale de la sécurité des systèmes au ministère des transports a beaucoup aidé notre conseil.

Nous assurons aussi la liaison entre les organismes des gouvernements fédéral et provincial et le secteur de l'aviation en Colombie-Britannique, en matière de sécurité et d'éducation dans



We try to facilitate a networking and communications system between members of the council within British Columbia.

Since the representatives on the committee are volunteers, membership varies. Generally we have representatives from flying clubs which are obviously in the training sector of the industry; the flight training schools and aviation technical schools such as the British Columbia Institute of Technology; float plane operators are represented in the organization, as are helicopter operators. There are many recreational pilots in British Columbia and ultralight pilots. Transport Canada and the Transportation Safety Board also offer representation on the committee, which is very useful because we do not want to operate in isolation.

The committee, through the council, has been involved in many activities over the years such as sponsoring and conducting safety seminars in conjunction with the System Safety Branch of Transport Canada. These seminars are held in B.C. communities outside the lower mainland as we, again, try to unite the aviation industry in the province, rather than focusing only on the lower mainland area.

One very important subcommittee of the Training, Safety and General Aviation Committee has been the cable-marking subcommittee. This has been running for something in the order of 40 years. It was instrumental in the early days in designing and developing the cable-marking system. That system consists of the very large, round, plastic balls which hang on high-tension cables. This was developed in British Columbia by the cable-marking subcommittee and has subsequently been used around the world.

More recently, we have seen the development and design of a system to warn pilots of skyline logging operations. These are cables used for logging which can be as high as 3,500 feet above the valley floor and as long as 8,000 feet. The new system will have an automated voice-recorded system and a strobe light. A pilot flying in valleys in the coastal areas will be able to tune into a discrete frequency on VHF and hear a warning of the location of any skyline cable system. Then by clicking the VHF transmit button three or five times, the pilot will activate a strobe light at the location of this skyline logging operation.

Skyline logging is an ever-increasing activity in British Columbia because of the Forest Practices Code. There are now more than 20 skyline logging operations. Approximately six or seven years ago, a helicopter ran into a cable and killed all four on board. Since that time there have been a number of near misses. One incident was related to us last year. A skyline logging operation had finished for the day and had lowered the cable which had been at 2,000 feet above the valley floor. Shortly after the cable was lowered, a couple of CF-18s from Comox went

le domaine de l'aviation en général. Nous essayons de faciliter l'établissement d'un réseau et de systèmes de communications entre les membres du conseil en Colombie-Britannique.

Puisque les membres du comité sont des bénévoles, la composition du comité varie. Nous avons généralement des représentants d'aéro-clubs, qui oeuvrent évidemment dans le secteur de la formation, des représentants d'écoles de pilotage et d'écoles de technique aérospatiale comme le British Columbia Institute of Technology, des exploitants d'hydravions, ainsi que des exploitants d'hélicoptères. Il y a également de nombreux pilotes qui font du vol de plaisance en Colombie-Britannique et des pilotes d'appareils ultra légers. Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports sont également représentés au sein du comité, ce qui est très utile, parce que nous ne voulons pas fonctionner en vase clos.

Le comité, par l'entremise du conseil, a participé au cours des ans à de nombreuses activités, comme le parrainage et l'organisation de colloques sur la sécurité, de concert avec la direction générale de la sécurité et des systèmes de Transports Canada. Ces colloques se tiennent dans des localités de la Colombie-Britannique à l'extérieur de la région des basses terres continentales, étant donné que nous essayons, je le répète, d'unir les membres du secteur de l'aviation dans la province, au lieu de nous concentrer seulement sur le sud de la partie continentale de la province.

Un sous-comité très important du comité de la formation, de la sécurité et de l'aviation générale est le sous-comité de repérage des câbles. Il fonctionne depuis une quarantaine d'années. Le sous-comité a contribué au début à la conception et à la mise en oeuvre du système de repérage des câbles. Ce système est fait de très grosses boules de plastique accrochées aux câbles à haute tension. C'est le sous-comité de repérage des câbles qui a élaboré ce système en Colombie-Britannique et on l'a par la suite utilisé dans le monde entier.

Plus récemment, nous avons vu l'élaboration et la conception d'un système pour prévenir les pilotes de la présence de câbles aériens utilisés dans des opérations forestières. Ce sont des câbles utilisés pour la coupe du bois et ils peuvent atteindre jusqu'à 3 500 pieds au-dessus du fond de la vallée et avoir jusqu'à 8 000 pieds de longueur. Le nouveau système comportera un enregistrement vocal automatisé et un phare stroboscopique. Un pilote qui survole des vallées le long de la côte pourra régler son récepteur sur une fréquence discrète VHF et entendre un avertissement au sujet de l'emplacement de tout système de câbles aériens. Ensuite, en appuyant trois ou cinq fois sur le bouton de transmission VHF, le pilote activera un phare stroboscopique à l'endroit où s'effectuent ces opérations forestières qui utilisent un câble aérien.

Les câbles aériens sont de plus en plus utilisés dans les opérations forestières en Colombie-Britannique à cause du Code de pratiques forestières. Il y a actuellement plus de 20 opérations forestières où l'on utilise des câbles aériens. Il y a six ou sept ans, environ, un hélicoptère a heurté un câble et les quatre personnes à bord ont péri. Il y a eu depuis, un certain nombre de quasi-collisions. On nous a raconté l'un de ces incidents l'an dernier. En fin de journée, les responsables des opérations forestières où l'on utilisait un câble aérien avaient abaissé le câble,

through the valley at approximately 250 feet and 520 knots. Fortunately, the cable was down. If it had not been down, there could have been quite a disaster.

That new system is receiving support from Transport Canada and we are grateful for that. Unfortunately, at the present time, with the devolution of the air navigation systems into NAV CANADA, we are going back to square one because the people involved in the development of this system within the regulatory authority have all changed position in the last couple of weeks. However, we hope to continue development of this system and to eventually have it in operation throughout British Columbia and in other parts of Canada.

Three years ago we conducted a public seminar on the proposed substance-use legislation which has subsequently been dropped. It was very interesting for members of the aviation community in British Columbia because there would have been a fairly large impact on operators.

The presentations made to the previous parliamentary groups on automating the lightstations in British Columbia have been mentioned; I need not go into that any further.

We have also made representations on behalf of the aviation community in British Columbia to the regulatory authorities about the proposed closures of remote communications outlets in British Columbia and about cutbacks in air navigation services and communications systems which have potential impacts on aviation safety.

Finally, the committee had much input on the introduction of the Canadian aviation regulations, particularly with respect to the proposed implementation dates. This committee has made a very worthwhile contribution. We depend entirely on volunteer effort. We receive support from the regulatory authorities, and for that we are very grateful. I am glad to present to you exactly what we can do and how we can act as a conduit between regulatory authorities and the aviation community in British Columbia.

**Mr. Lloyd:** Mr. Chairman, there are other resource people here, coastal operators who can help us respond to any questions you may have on safety issues or security issues in British Columbia.

**The Chairman:** On five different occasions this morning, the question of the cost of live, visual observance of weather has been touched upon one way or another. It is a question which has been hanging out there for several years now. Has the council or any individual council member done any number-crunching? Have you looked at this? We heard evidence earlier in another forum from the lighthouse keepers. I see Mr. Abram is present. Perhaps we will ask him a similar question later.

qui était auparavant à 2 000 pieds au-dessus du fond de la vallée. Peu après qu'on eut abaissé le câble, deux CF-18 en provenance de Comox ont traversé la vallée à environ 250 pieds de hauteur et à 520 noeuds. Heureusement que le câble avait été abaissé. S'il ne l'avait pas été, il aurait pu se produire une catastrophe.

Ce nouveau système reçoit l'appui de Transports Canada et nous lui en sommes reconnaissant. Malheureusement, à l'heure actuelle, étant donné la cession des systèmes de navigation aérienne à NAV CANADA, nous revenons à la case départ, parce que les membres de l'organisme de réglementation qui ont participé à l'élaboration de ce système ont tous changé d'avis ces dernières semaines. Cependant, nous espérons continuer d'élaborer ce système pour le voir un jour fonctionner dans toute la Colombie-Britannique et dans d'autres régions du Canada.

Il y a trois ans, nous avons tenu un colloque public sur le projet de loi concernant la consommation d'alcool et de drogues, qu'on a par la suite laissé tomber. C'était très intéressant pour les membres du secteur de l'aviation en Colombie-Britannique, parce qu'il aurait eu des répercussions très importantes sur les exploitants de lignes aériennes.

On a déjà mentionné les exposés présentés aux groupes parlementaires antérieurs sur l'automatisation des phares en Colombie-Britannique. Je n'ai donc pas besoin d'en parler davantage.

Nous avons également présenté aux organismes de réglementation des instances au nom du milieu de l'aviation de la Colombie-Britannique au sujet du projet de fermeture de stations éloignées de communications en Colombie-Britannique et au sujet des réductions des services de navigation aérienne et des systèmes de communication pouvant avoir des répercussions sur la sécurité aérienne.

Enfin, le comité a eu beaucoup à dire au sujet de l'instauration des règlements canadiens sur l'aviation, en particulier en ce qui concerne les dates prévues pour leur mise en oeuvre. Le comité a apporté une contribution très valable. Nous dépendons uniquement des efforts de nos bénévoles. Nous recevons l'appui des organismes de réglementation, et nous en sommes très reconnaissants. Je suis heureux de vous dire exactement ce que nous pouvons faire et comment nous pouvons servir d'agents de liaison entre les organismes de réglementation et les milieux de l'aviation en Colombie-Britannique.

**M. Lloyd:** Monsieur le président, il y a d'autres personnes ressources présentes ici, des exploitants d'entreprises sur la côte qui peuvent nous aider à répondre aux questions que vous voudrez poser sur la sécurité ou la sûreté des transports en Colombie-Britannique.

**Le président:** À cinq reprises différentes ce matin, on a abordé la question du coût des observations météorologiques visuelles. C'est une question dont on discute déjà depuis plusieurs années. Le conseil ou l'un des membres du conseil a-t-il fait un tas de calculs sur cette question? Avez-vous examiné la question? Nous avons déjà entendu ailleurs les gardiens de phares témoigner à ce sujet. Je vois que M. Abram est présent. Nous pourrions peut-être lui poser la même question tantôt.



It would be very interesting if someone could provide us with some numbers as to cost effectiveness or a cost comparison of AWOS from engineering development to establishment of the stations, including maintenance and repair and what it costs to send a helicopter out if there is bad weather. Has any work been done in this area?

**Mr. Lloyd:** We have not looked at it closely as a council. We have asked a question about the budgetary impact. That data was not provided. The Department of Transport was willing to provide it at the time but did not have it all assembled to give us a solid figure. In his research, Stan Kaardal may have looked at the cost impact to the operators.

**Mr. Kaardal:** As far as the aviation group, we have had to take the numbers given to us by the Coast Guard, NAV CANADA and the Department of Fisheries and, to some degree, Transport Canada and their contribution to those other agencies in cost sharing.

I believe Jim Abram has an extensive accounting of the cost differences. The figure we have always heard is that the difference between having manned observations, leaving the lightkeepers on the lightstations, and putting in AWOS stations is a savings of \$3.5 million annually. That is an eventual savings because those systems have to be installed.

I have heard claims about a cost of \$165,000 per year to have an AWOS system pumping out weather information to the aviation community. I would question that. When those operations go down and have to be serviced, generating plants will be taken away from there and the units will be operated on solar power. They will have to dismantle all those locales and return them to nature.

I do not see that \$3.5 million is sufficient to undertake the plan for putting in automatic stations. I do not have any hard figures in front of me, but I do not see it. I know the cost of operating helicopters and technicians. An issue apart from the safety issue is the cost issue. I do not see where it will save the numbers of dollars that the government feels will be saved.

**Senator St. Germain:** Thank you, gentlemen, for an excellent presentation. I have met some of you in the past and I had the privilege of addressing you in Penticton a few years ago. I still have the nice gift you gave me of a beaver and art work. I have to state that is worth less than \$200, so I will not get in trouble.

There has been a tremendous amount of controversy about lighthouses. Those of us who fly in this area know better than most how dangerous it is and the effects of the weather.

It appears that the original resolve of this government and the previous government was to rationalize these operations and move them to automated systems. If the commitment is there and they have made up their minds, has any thought been given to training people who reside in those areas? I realize it would not be as reliable as somebody hired to do that job.

Il serait très intéressant que quelqu'un puisse nous donner des chiffres comparatifs ou des chiffres sur la rentabilité du système AWOS, à partir de la conception technique jusqu'à l'établissement des stations, y compris l'entretien, les réparations, et ce qu'il en coûte pour envoyer un hélicoptère là-bas, par mauvais temps. A-t-on examiné cette question?

**M. Lloyd:** Le conseil n'a pas examiné cette question de près. Nous avons posé une question au sujet des répercussions sur le budget. Ces données n'ont pas été fournies. Le ministère des Transports était disposé à nous les fournir à ce moment-là, mais il ne disposait pas de tous les renseignements nécessaires pour donner un chiffre ferme. Au cours de ses recherches, Stan Kaardal a peut-être examiné ce qu'il en coûterait aux exploitants.

**M. Kaardal:** En ce qui concerne le groupe de l'aviation, nous avons dû utiliser les chiffres que nous avons donnés la Garde côtière, NAV CANADA et le ministère des Pêches, ainsi que, dans une certaine mesure, ceux de Transports Canada, et tenir compte de leur participation aux coûts de ces autres organisations.

Je crois que Jim Abram a fait des calculs assez complets sur les différences de coût. D'après le chiffre que nous avons toujours entendu, la différence entre le coût des observations visuelles, c'est-à-dire si l'on laisse les gardiens de phares en poste, et le coût des stations AWOS, représente des économies de 3,5 millions de dollars par année. Ce sont des économies éventuelles, parce que ces systèmes doivent être installés.

J'ai entendu quelqu'un soutenir qu'il en coûterait 65 000 \$ par an pour qu'un système AWOS fournisse des renseignements météorologiques au milieu de l'aviation. J'en doute. Lorsque ces systèmes tomberont en panne et qu'il faudra aller les réparer, des groupes électrogènes seront enlevés et les systèmes fonctionneront à l'énergie solaire. Il faudra démonter toutes ces installations et ramener l'endroit à l'état naturel.

Je ne vois pas comment 3,5 millions de dollars suffiraient pour réaliser le projet d'installation des stations automatiques. Je n'ai pas de chiffres précis sous les yeux, mais je ne vois pas comment ce serait possible. Je sais combien coûte l'utilisation d'hélicoptères et les techniciens. En plus de la question des coûts il y a aussi la question de la sécurité. Je ne vois pas comment on économisera les sommes que le gouvernement pense pouvoir économiser.

**Le sénateur St. Germain:** Merci, messieurs, de cet excellent exposé. J'ai déjà rencontré certains d'entre vous et j'ai eu le privilège de m'adresser à vous à Penticton il y a quelques années. J'ai toujours les jolis cadeaux que vous m'avez offerts, le castor et l'oeuvre d'art. Je dois déclarer que le tout vaut moins de 200 \$, pour m'éviter des ennuis.

La question des phares a suscité une vive controverse. Ceux qui volent dans cette région savent à quel point elle est dangereuse, surtout à cause du temps.

Le gouvernement actuel et le gouvernement précédent ont décidé de rationaliser ces activités et de les automatiser. Dans la mesure où des engagements et des décisions ont été prises, est-ce qu'on a envisagé de donner de la formation aux résidents de ces régions? Je sais bien que cette solution n'est pas aussi fiable que le travail d'une personne rémunérée.

The weather station was taken out of Pemberton and Squamish and now there is only a reporting station in Whistler. It does make a big difference. It is an area with which I am very familiar. It is only a 10-minute flight from Whistler into Pemberton, but the weather can be dramatically different. Those two weather stations were taken out and it has had a significant impact on safety. Those flying into that area now pretty well have to phone somebody they know to get an on-hand report of what is going on.

Has any thought been given to trying to convince the government that if it is going to take away the weather station on the lighthouses, is there any way people can be trained?

I do not honestly believe that the government really understands the implications. I am not talking about a Liberal government, an NDP government or a Conservative government. They are all the same when it comes to this issue. It concerns me that the government does not understand the magnitude of the problem.

If we have to lose something that is ideal, has any thought been given to attempting to implement something that is maybe a little better than automation which has not yet proved itself, at least in the interim until automation does prove itself?

**Mr. Wolfe-Milner:** Senator, at least 20 years ago, before the automated stations were coming in, the council made a proposal that, with the lack of weather reporting around the province, we would work with the Department of Transport and develop a training program to train people and harness the energy of station masters who would be along the B.C. Rail system going up north into Prince George and places like that. We would train local people in communities because the Province of British Columbia was putting money into community airports. We were also hoping to train someone in the Department of Public Works to be on a phone network and teach them how to read weather so a pilot might phone ahead on a 800-number system. It never got off the ground because we could not get the funding to train the people.

Terry Shields talked about this type of training and what we could do where we could bring other people in. Terry Shields and Jerry Lloyd have been flying for years. The logging industry always had its own aircraft and would land them on logging roads. They would widen a section of road out. I have flown into hundreds of logging strips around the province. It was easy to phone the camp and find out what the weather was like at the campsite where the plane was to land.

**Mr. Shields:** Certainly, all the way along, especially in servicing logging camps, part of the flight planning process is to phone the camp and find out what the weather is at the camp. Unfortunately, there is lot of country in between where there is absolutely no habitation at all.

Taking off from Port Hardy to Bella Bella, other than lighthouses, there is no one in between those two areas and there is a whole lot of weather in between. Logging camps and communities are primarily in areas where the weather does not affect them quite as much, be it in bays or up in inlets. They are

On a supprimé les stations météorologiques de Pemberton et de Squamish, et il ne reste plus qu'une station d'observation à Whistler. La différence est considérable. C'est une région que je connais très bien. Il n'y a que 10 minutes de vol de Whistler à Pemberton, mais les conditions météo peuvent varier considérablement. La suppression de ces deux stations météorologiques a eu une incidence considérable sur la sécurité. Ceux qui volent dans cette région doivent téléphoner à quelqu'un de leurs connaissances pour avoir une indication fiable de ce qui s'y passe.

A-t-on essayé de convaincre le gouvernement de la nécessité de faire de la formation si on supprime les stations météorologiques des phares?

En réalité, je ne suis pas certain que le gouvernement comprend vraiment les conséquences de ces changements. Je ne veux pas accuser davantage un gouvernement libéral qu'un gouvernement NPD ou conservateur. Tous les gouvernements se ressemblent de ce point de vue. Ce qui m'inquiète, c'est que le gouvernement ne comprenne pas l'ampleur du problème.

Dans la mesure où il faut renoncer à une solution idéale, est-ce qu'on a envisagé de mettre en place, ne serait-ce qu'à titre provisoire, une formule un peu supérieure à l'automatisation, tant qu'elle n'a pas encore fait ses preuves?

**M. Wolfe-Milner:** Il y a une vingtaine d'années, avant l'arrivée des stations automatisées, le conseil a proposé de collaborer avec le ministère des Transports, compte tenu du manque de stations d'observation dans la province, de façon à former certains résidents et à mettre à contribution les chefs de gare de la compagnie B.C. Rail dans des localités du Nord comme Prince George. Il fallait donner de la formation aux résidents de ces communautés, car la province de Colombie-Britannique investissait dans ces aéroports communautaires. Nous espérions également former quelqu'un du ministère des Travaux publics qui constituerait un réseau téléphonique et enseignerait l'observation des conditions météo de façon qu'un pilote puisse téléphoner à l'avance grâce à une ligne sans frais. Cette proposition ne s'est jamais réalisée, car nous n'avons pas pu trouver les crédits nécessaires à un tel programme de formation.

Terry Shields a lui aussi parlé d'une formation de ce genre auprès des résidents locaux. Terry Shields et Jerry Lloyd ont volé pendant des années. L'industrie forestière a toujours eu ses propres avions, qui atterrissent sur les chemins d'exploitation. Il suffit d'élargir le chemin. J'ai moi-même utilisé des centaines de chemins d'exploitation dans toute la province. Il était facile de téléphoner dans un camp de bûcherons pour se renseigner sur les conditions météo à l'endroit où l'avion devait atterrir.

**M. Shields:** Il est bien connu que lorsqu'on dessert des camps de bûcherons, la préparation du vol consiste à appeler ces camps par téléphone pour se renseigner sur les conditions météo. Malheureusement, on doit souvent survoler des zones totalement inhabitées.

Le pilote qui décolle de Port Hardy en direction de Bella Bella ne trouvera personne entre ces deux aéroports, à part les phares, et par contre, il peut tomber sur des conditions météo très difficiles. Les camps de bûcherons et les villages sont situés surtout dans des endroits moins exposés aux intempéries, comme les baies et les



not necessarily on the outer coast which is the highway from where one takes turn-offs and goes up the inlets.

In the communities themselves there may be a possibility of training the people to do weather observations. Bella Bella is an example. However, there is a lot of country in between Port Hardy and Bella Bella and Prince Rupert where there are no communities or habitation at all.

**Senator St. Germain:** I agree. I am looking for a solution. We have to face the realities. When Pemberton and Squamish were shut down, I asked them if they realized how tough it was to fly in this area. If they took a string and put it on Vancouver and took it up to Bella Bella, that would mark one of the toughest areas in Canada to fly. Up north there are the same problems. There are attempts to replace people with AWOS equipment. The trips up there are often much longer and there are points of no return where once you are passed that certain point you are not coming back and you have to find an alternate site or set down somewhere.

I will be asking the committee to make a recommendation to the government. I may be wrong on this, but I honestly believe that the decision was made to cut back. The same rationale was used for Winnipeg as for here. I have flown in Manitoba. I started flying in that area and there is a vast difference in the type of flying and in the elements. The effects of the jet stream on the north end of Vancouver Island mean it can be calm everywhere and, when flying into Alert Bay, the pilot can face a horrible situation.

We should work together. Mr. Shields, we may not be able to solve the problem in an ideal way. However, we cannot just state that we will oppose it. I would like to think we could get a recommendation to the government that will deal with the realities. We may not end up with the ideal situation but we are better off with a half-cup than a no-cup situation. Do you agree or disagree?

**Mr. Lloyd:** Something needs to be done. Mr. Shields' proposal is to look at a combination of things. We are not opposed to some areas being automated, but we need a combination of both. My colleague beside me calls it the "Mark 1 eyeball." We still need that set of eyes to make observations in certain locations on our coast. Obviously, as the automated systems improve and the reliability factor goes up, pilots, aviators and mariners will have more trust in them.

We need a combination. We cannot throw the whole system out overnight because it is a VFR area and we need good weather information.

**Mr. Wolfe-Milner:** The physical or geographic location is not ideal to train people in local communities. A lighthouse is located on a point of land out over the water; the purpose of the lighthouse is to be seen from the sea. The lightkeeper at that

embouchures. On n'en trouve pas toujours le long du littoral, que suivent les pilotes et à partir duquel ils s'engagent dans les criques.

Dans les collectivités, on pourrait former les résidents à l'observation météorologique. J'ai cité l'exemple de Bella Bella, mais pour voler de Port Hardy à Bella Bella et à Prince Rupert, il faut survoler des régions très étendues et totalement inhabitées.

**Le sénateur St. Germain:** Je suis d'accord. Je cherche une solution. Nous devons faire face à la réalité. Lorsqu'on a fermé les stations de Pemberton et de Squamish, j'ai demandé aux responsables s'ils savaient à quel point les conditions de vol dans cette région sont difficiles. L'itinéraire de Vancouver à Bella Bella est sans doute l'une des zones de vol les plus difficiles au Canada. Et plus au nord, c'est pareil. On essaie de remplacer des êtres humains par du matériel AWOS d'observation météorologique automatique. Dans cette région, les vols sont souvent plus longs qu'ailleurs et il existe des points de non-retour au-delà desquels le pilote est obligé de trouver un autre site pour se poser.

Je vais demander au comité de faire une recommandation au gouvernement. Je me trompe peut-être, mais je crois sincèrement que la décision de fermer les stations est déjà prise. On a tenu le même raisonnement pour Winnipeg. J'ai beaucoup volé au Manitoba. C'est là que j'ai commencé à piloter, les conditions de vol et les conditions météo y sont tout à fait différentes. À cause des effets du courant atmosphérique à grande vitesse sur l'extrémité nord de l'île de Vancouver, un pilote peut trouver de bonnes conditions partout ailleurs, et tomber sur des conditions épouvantables en arrivant à Alert Bay.

Il va falloir collaborer sur cette question. Monsieur Shields, nous ne pourrions peut-être pas trouver de solution idéale. Cependant, nous ne pouvons pas dire simplement que nous allons nous y opposer. J'aimerais que nous puissions faire au gouvernement une recommandation réaliste. Nous ne trouverons peut-être pas la solution idéale, mais il vaut mieux une demi-tasse que pas de tasse du tout. Êtes-vous d'accord avec moi?

**M. Lloyd:** Il faut faire quelque chose. La proposition de M. Shields tient compte d'un ensemble d'éléments. Nous ne nous opposons pas à l'automatisation de certains secteurs, mais il faudrait combiner les deux formules. Mon voisin dit que l'oeil est le «capteur numéro un». Il faut toujours des yeux pour faire des observations dans certains secteurs du littoral. Évidemment, au fur et à mesure de l'amélioration des systèmes automatisés et de l'augmentation de leur facteur de fiabilité, les pilotes et les marins vont pouvoir leur faire davantage confiance.

Il faut combiner les deux formules. On ne peut pas renoncer du jour au lendemain à l'ancien système, car il s'agit d'une zone de vol à vue, où les pilotes ont besoin d'une bonne information météo.

**M. Wolfe-Milner:** La situation géographique n'est pas idéale pour la formation des résidents des communautés locales. Les phares sont situés sur des promontoires qui surplombent la mer; la finalité d'un phare c'est d'être visible du large. Le gardien du

lighthouse has a far greater field of vision and ability to observe the weather than someone in Bella Bella or Bella Coola.

**Senator St. Germain:** I agree that the ideal is most likely the status quo or something close to it rather than what is proposed. I have also been at the other end attempting to make the decisions and often one is dealing with a portion of information and with emotion and with many things. I know what you are recommending.

My question relates to NAV CANADA and the question of user-pay or cost recovery. Has the council had any input into this process? One concern I have is charging people every time they phone up and ask for a weather report before they fly or file a flight plan. Hopefully we will all continue to fly safely, file flight plans and get weather reports regardless of whether or not there is a cost. However, there is always the factor that if people cannot afford it, some people will be negligent as a result of an imposition that they did not have to face in the past.

Where does the council stand on this as far as sourcing this information and the costs that may be incurred either through a per-use, user-pay system or else through a blanket cost assessment to each person with an aircraft licence or aircraft registration?

**Mr. Lloyd:** Senator, I am the operative person for the council on the NAV CANADA Advisory Committee. In fact, NAV CANADA is meeting at the present moment and I am missing a briefing on the new system by Hughes and MacDonald Detwiler. However, I chose to come here.

I have already brought forward and registered with NAV CANADA two concerns. Companies such as Air Canada and Canadian Airlines build the price of using a navigational system into their annual budget, whether the system is used across the North Atlantic or the North Pacific. If a DC-9 from Air Canada comes into Vancouver, it talks to centre, it talks to tower and talks to ground. It makes three hits and the cash register rings. That goes into Montreal and the bill is paid at the end of the month.

When Lynn Morrison of Baxter Aviation flies in on his Beaver from Nanaimo to Vancouver Harbour bringing three businessmen, he talks to centre and talks to harbour tower. He does not have to talk to ground. He is using the system. Bill C-20 states that there shall be some dispensation for aircraft under 5,800 kilos. How do we price that out?

The other concern I have is those who are in the flight training business. At Pitt Meadows Airport — which is over in your area, senator — a young woman may be learning to fly using a 150 aircraft, for example. If she is practising touch and go's and the cash register rings for every landing, there has to be some intervening mechanism there.

The other concern relates to general and recreational pilots. If that charge is set too high, we will stop the flow of well-trained young men and women into our industry. We will also create an unsafe system because they will not talk to anybody, they will not use the navigation system. I am talking of those people who are members of flying clubs and who love to fly and who fly on

phare a un champ de vision beaucoup plus vaste et bénéficie de meilleures conditions d'observation que quelqu'un qui se trouve à Bella Bella ou à Bella Coola.

**Le sénateur St. Germain:** Je suis d'accord, l'idéal serait d'en rester au statu quo, ou du moins, de ne pas s'en éloigner autant que dans cette proposition. Mais je me suis déjà trouvé de l'autre côté de la barrière, obligé de prendre des décisions à partir d'une information incomplète sur des situations très complexes suscitant de vives émotions. Je sais ce que vous recommandez.

Ma question concerne NAV CANADA et le principe des frais d'utilisation ou du recouvrement des coûts. Le conseil intervient-il dans ce processus? Je crains qu'on n'impose des frais aux pilotes qui téléphonent pour obtenir un bulletin météo avant de décoller ou de déposer un plan de vol. J'espère que nous allons continuer à voler en toute sécurité et à obtenir des bulletins météo indépendamment de leur coût. L'imposition de frais jugés excessifs pour un service qu'on obtenait gratuitement auparavant, risque d'inciter certains pilotes à la négligence.

Quelle est l'opinion du conseil concernant la façon d'obtenir l'information météo et le recouvrement des coûts, soit pour chaque utilisation, soit au moyen d'un montant forfaitaire imposé à tous les titulaires d'un certificat d'aéronef?

**M. Lloyd:** Je suis le représentant du conseil au comité consultatif de NAV CANADA. En fait, ce comité est actuellement en séance et comme j'ai choisi de venir ici, j'ai dû renoncer à une séance d'information de Hughes and MacDonald Detwiler sur le nouveau système.

J'ai déjà fait part de deux problèmes à NAV CANADA. Des compagnies comme Air Canada et Canadien intègrent dans leur budget annuel le prix du système de navigation qu'elles utilisent au-dessus de l'Atlantique nord ou du Pacifique nord. Lorsqu'un DC-9 d'Air Canada arrive à Vancouver, il communique avec le centre, avec la tour de contrôle et avec les équipes au sol. Chaque communication est facturée, les montants sont centralisés à Montréal et la compagnie reçoit une facture à la fin du mois.

Lorsque Lynn Morrison de Baxter Aviation arrive avec son Beaver de Nanaimo au port de Vancouver avec trois hommes d'affaires à bord, il communique avec le centre et la tour de contrôle, mais il n'a pas besoin de communiquer avec l'équipe au sol. Il utilise le système. Le projet de loi C-20 prévoit une dispense pour les avions de moins de 5 800 kilos. Quel est le montant d'une telle économie?

L'autre problème concerne la formation au pilotage. À l'aéroport de Pitt Meadows — qui se trouve dans votre région, sénateur — une jeune femme peut apprendre à voler sur un avion de type 150. Si elle s'entraîne à l'atterrissage poser-décoller, la caisse enregistreuse va tinter à chaque atterrissage; il faut donc trouver un palliatif.

Ma dernière préoccupation concerne les pilotes privés et l'aviation de plaisance. Si les frais sont trop élevés, notre industrie va cesser d'attirer les jeunes pilotes qui ont reçu une bonne formation. La sécurité du système va diminuer, car les pilotes ne parleront à personne et n'utiliseront pas le système de navigation. Je parle ici des membres des aéroclubs qui volent par plaisir



weekends. I am not talking about a professional pilot. I am talking about the weekend pilot who decides that he and his wife will fly to Nanaimo from Chilliwack. If they know that they can go on the north side of the local area control and do not have to talk to anyone, we may have an unsafe situation because unless air traffic control is painting them with radar, it will not know where they are.

I will be talking in a strong voice both for the small carriers in British Columbia and for general aviation, requesting some rationality to the pricing structure with NAV CANADA.

NAV CANADA is a good concept. Our council has been on record from the very first day supporting NAV CANADA. We are not opposed to that at all. We see some efficiencies in NAV CANADA. I want to assure the constituents in British Columbia that my voice will come through and that we need to look at pricing structure to make the system safe. We do not want to price the industry out.

It is difficult for Mr. Morrison to add any extra costs to that ticket. We have to understand that there are some price-sensitive areas in British Columbia. When coming from Nanaimo in the morning, a business person has the choice between taking a car on the ferry or flying with Lynn Morrison into the harbour. The same situation exists for Peter Evans of Harbour Air. Flying from Vancouver Harbour to Victoria Harbour is also price sensitive. If NAV CANADA charges go up and are added to the cost of the ticket, it becomes price sensitive and perhaps the choice will be made to go by car.

**Senator St. Germain:** Do you feel the price of aviation fuel, which I think is horrific, is impacting our industry?

**Mr. Lloyd:** It is impacting our industry dramatically, and again it involves price sensitivity. I would like to see aviation tax reduced not only on international carriers but for the industry across Canada. Domestic carriers and our small coastal operators also burn fuel. We are being taxed every time we turn around. We have letters on file from the corporate community about terminal taxes that have been introduced. All that taxation, senator, needs to be re-thought.

We must keep a viable industry. Everyone must understand that when Harbour Air or Pacific Coastal flies down from Port Hardy bringing passengers from another community on the coast, those passengers often are not only coming to Vancouver. They may be travelling on to businesses in Winnipeg, Edmonton, Ottawa, Toronto or an international destination. It is important to keep alive this very viable feeder system in British Columbia.

**The Chairman:** We heard from Minister Jim Antoine of the Territorial Council and I would refer you to his submission. I do not know whether or not there is any meat in his submission for you.

pendant les fins de semaine. Je ne parle pas des pilotes professionnels. Je parle du pilote du dimanche qui décide d'amener sa femme de Nanaimo à Chilliwack. S'il sait qu'il peut passer au nord de la zone de contrôle sans communiquer avec qui que ce soit, la sécurité risque d'être compromise, car à moins que les contrôleurs de la navigation aérienne ne le suivent au radar, personne ne saura où il est.

Je vais intervenir énergiquement au nom des petits transporteurs de la Colombie-Britannique et de l'ensemble de l'aviation générale pour demander une certaine rationalité dans le barème de prix de NAV CANADA.

La formule de NAV CANADA est bonne. Notre conseil l'a approuvée depuis le début. Nous n'y sommes nullement opposés. Nous pensons que NAV CANADA présente certains avantages. Je tiens à assurer à tous ceux qui pratiquent l'aviation en Colombie-Britannique que je saurai faire passer le message et faire comprendre que nous avons besoin d'une structure de prix qui garantisse la sécurité du système. Il ne faut pas étouffer ce secteur d'activité par des prix trop élevés.

Il est difficile, pour M. Morrison, d'ajouter quoi que ce soit au prix du billet d'avion. Il faut comprendre que certains secteurs de Colombie-Britannique sont très sensibles au prix. Un voyageur d'affaires qui arrive le matin de Nanaimo a le choix entre la voiture, quitte à emprunter le traversier, ou l'avion avec Lynn Morrison. C'est la même chose pour Peter Evans de Harbour Air. Les vols du port de Vancouver au port de Victoria présentent une grande sensibilité aux prix. Si les frais de NAV CANADA augmentent et viennent s'ajouter au prix du billet d'avion, ce prix risque de devenir dissuasif et d'inciter les voyageurs à opter pour la voiture.

**Le sénateur St. Germain:** Pensez-vous que le prix du kérosène, qui me semble extrêmement élevé, a une incidence sur notre industrie?

**M. Lloyd:** Il a effectivement une profonde incidence sur notre industrie, et contribue à la sensibilité au prix. J'aimerais qu'on réduise la taxe d'aviation non seulement pour les transporteurs internationaux, mais pour l'ensemble de l'aviation au Canada. Les transporteurs intérieurs et les petites compagnies côtières consomment eux aussi du carburant. Nous sommes taxés dès que nous bougeons. Nous recevons de nombreuses lettres de gens d'affaires qui se plaignent des taxes d'aéroport. Il faudrait reconsidérer toutes ces taxes.

La viabilité de l'industrie doit être préservée à tout prix. Chacun doit comprendre que lorsqu'un avion de Harbour Air ou de Pacific Coastal arrive de Port Hardy avec des passagers venant d'une autre communauté du littoral, ces passagers n'arrivent pas simplement à Vancouver. Ils vont peut-être se rendre pour affaires à Winnipeg, Edmonton, Ottawa, Toronto ou quelque autre destination internationale. Il est important de préserver ce réseau tout à fait viable de lignes aériennes subsidiaires en Colombie-Britannique.

**Le président:** Nous avons recueilli le témoignage du ministre Jim Antoine, du Conseil territorial, et je vous renvoie à son témoignage. Peut-être apportera-t-il de l'eau à votre moulin.

Minister Antoine has told us that the department administers Community Airport Radio Stations, the CARS component of air navigation services, in the Northwest Territories on behalf of NAV CANADA. The department had been asking Transport Canada not to convert CARS to automatic weather observations sites, or AWOS, as a cost-saving measure. The special operating conditions of the north require greater reliability associated with a human component of CARS. His department will continue, in the interest of public safety, to ask NAV CANADA to maintain CARS as a minimum level of service to the industry until such time as AWOS technology has advanced to provide the same information that a CARS observer would provide.

Regarding an alternative solution, here we already have the trained observers and we will be hearing from them shortly. I mentioned this because you indicated you were on the advisory board to NAV CANADA.

**Mr. Lloyd:** Don Douglas, who is an ex-member of Transport Canada, is the executive director NATA, the Northern Air Transportation Association. I was talking on the phone with Mr. Douglas in Edmonton the other day. NATA is supporting that position.

Again, it comes back to the unreliability in the automated systems and the distrust of aviators working the north on the weather information. The north presents a different set of flight conditions to those in the coastal area, just as hazardous and just as foreboding. The NATA group is stating that the system is not broken; do not change it on us right now. We would support NATA's view on that.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, the information that we have heard today from those who have testified is very interesting and very important.

I have a letter signed by Mr. Terry Shields dated November 26. It is an excellent letter which sets forth your general philosophy regarding safety in the industry. All members of this committee regardless of party affiliation would agree with you when you state that you have a mandate to meet and work with Coast Guard users groups, NAV CANADA and other government agencies, to establish a reliable, cost effective weather reporting system on the West Coast which will not only meet but exceed the present level of safety for all users.

In your letter you further state that we all agree that we do need a reliable weather reporting system, and we say "amen" to that.

You also state that we should pool our resources, knowledge and expertise and build a system that will save money and, most importantly, save lives. We are in total agreement with you on that.

In the hearings we have held in western Canada, it has been obvious that automation is, on balance, providing enormous new benefits for the aircraft industry. In Edmonton yesterday we were

Le ministre Antoine nous a dit que son ministère gère les stations radio des aéroports communautaires des Territoires du Nord-Ouest au nom de NAV CANADA; ces stations, appelées CARS, font partie des services de navigation aérienne. Le ministère a demandé à Transports Canada de ne pas transformer ces CARS en sites automatisés d'observation météorologique par mesure d'économie. Les conditions particulières du Nord exigent une plus grande fiabilité qui n'est assurée que par l'élément humain des CARS. Au nom de la sécurité publique, son ministère va demander à NAV CANADA de maintenir les CARS à un niveau minimal de service en attendant que la technologie pour les sites automatisés ait progressé suffisamment pour fournir la même information que l'observateur d'une station radio d'aéroport communautaire.

En ce qui concerne les solutions de remplacement, nous avons déjà des observateurs qui ont suivi leur formation et dont nous allons entendre prochainement le témoignage. Je vous le signale parce que vous avez dit que vous faisiez partie du conseil consultatif de NAV CANADA.

**M. Lloyd:** Don Douglas, qui est un ex-fonctionnaire de Transports Canada, est le directeur exécutif de la NATA, ou Northern Air Transport Association. J'ai eu une conversation téléphonique l'autre jour avec M. Douglas à Edmonton. La NATA appuie notre point de vue.

Encore une fois, tout tourne autour du manque de fiabilité des systèmes automatisés, auxquels les pilotes qui travaillent dans le Nord ne peuvent pas faire confiance pour obtenir de l'information météo. Le Nord présente des conditions de vol différentes de celles de la zone côtière, mais qui sont tout aussi dangereuses et redoutables. La NATA estime que le système n'est pas en panne et qu'il ne faut pas le modifier du jour au lendemain. Nous partageons le même point de vue.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, les témoins d'aujourd'hui nous ont fourni une information très intéressante et très importante.

J'ai ici une lettre de M. Terry Shields datée du 26 novembre dernier. Dans cet excellent document, M. Shields énonce un point de vue général concernant la sécurité dans l'aviation civile. Tous les membres du comité, quel que soit leur parti, sont d'accord pour dire que votre mandat vous impose de collaborer avec les groupes d'utilisateurs de la Garde côtière, de NAV CANADA et des autres organismes gouvernementaux pour établir un réseau fiable et rentable d'informations météo sur la côte ouest, qui devra non seulement atteindre mais dépasser le niveau actuel de sécurité pour tous les usagers.

Dans cette lettre, vous dites encore que nous sommes tous d'accord sur la nécessité d'un système fiable d'informations météorologiques, ce qui est tout à fait vrai.

Vous dites aussi qu'il faudrait mettre en commun nos ressources, nos connaissances et notre expertise pour construire un système qui permette de faire des économies et, surtout, de sauver des vies. Nous sommes tout à fait d'accord avec vous sur ce point.

Au cours des audiences que nous avons tenues dans l'ouest du Canada, il nous est apparu qu'en définitive, l'automatisation offre d'énormes avantages à l'aviation. À Edmonton, hier, on nous a



shown how weather reports from very remote communities are channelled into Edmonton using new transportation devices which provide a level of information about the weather unobtainable 10, 15 years ago. It seems to me that trend should be encouraged. Are there are comments on that from any of the witnesses present?

Almost all lighthouses throughout the world are now automated. The East Coast is totally automated. I am told that in Great Britain almost 100 per cent are now automated. Do we have differences in terrain, topography and weather conditions here that make it absolutely mandatory for British Columbia to have manned lightstations when every other area in the world seems to be moving in the opposite direction? Are those other jurisdictions being careless about safety standards by promoting automation in certain cases?

Perhaps you are suggesting there should be a mixture of automated stations and manned stations. British Columbia is notorious for the difficult weather conditions that it presents. Perhaps there are also comments on that.

**Mr. Shields:** When talking about other countries getting rid of lighthouses, I do not necessarily think you can assume that it is the right thing to do.

**Senator Perrault:** It seems to be widespread. Is there an explanation?

**Mr. Shields:** I certainly was not sitting on the committee that opposed lighthouse destaffing in Britain. I can only imagine that aviators all over the world have the same common interest and that is safety throughout their flight.

British Columbia supports the world's largest wood producer. Aircraft service all those camps and service that industry. Without us, that industry would either not function or function at a much slower pace. To be competitive in the world today, you cannot slow down.

We would like to sit down with users and discuss a mixture of automation and manned stations. There is definitely a possibility for both. There are areas where we feel the AWOS system would work fine. It is information that we need, but it is information upon which we will not rely nor base our sole flight plan decisions. We need those manned observations.

**Senator Perrault:** Do you think flying conditions in British Columbia present special challenges for those flying the planes?

**Mr. Shields:** Very much so. British Columbia is on the coast. We get the weather first, especially in the north coast. It is only a picture on a satellite until it hits the coast. Then we as aviators in communities on the coast find out if that satellite picture is correct. If it is less intense or more intense, we are the first to find out. Vancouver finds out about 24 hours later.

montré comment les bulletins météo des collectivités très éloignées sont acheminés jusqu'à Edmonton grâce à de nouveaux dispositifs de transmission, ce qui permet d'avoir des informations météo qu'on n'aurait pas pu obtenir il y a 10 ou 15 ans. Je pense qu'il faut favoriser cette tendance. Nos témoins ont-ils des commentaires à faire à ce sujet?

La quasi-totalité des phares du monde entier sont maintenant automatisés. Tous ceux de la côte est le sont. Je crois qu'en Grande Bretagne, ils le sont presque à 100 p. 100. La Colombie-Britannique présente-t-elle des particularités géographiques, topographiques ou météorologiques telles que les phares habités y soient indispensables, alors qu'on est passé à l'automatisation dans toutes les autres régions du monde? Les autres pays négligent-ils la sécurité en ayant recours à l'automatisation dans certains cas?

Peut-être préféreriez-vous une formule qui fasse appel à la fois aux phares automatisés et aux phares habités. La Colombie-Britannique est célèbre pour ses conditions météorologiques difficiles. Peut-être avez-vous également des commentaires à ce sujet.

**M. Shields:** Vous parlez des pays qui abandonnent leurs phares, mais je ne pense pas qu'il faille nécessairement en déduire que c'est la bonne solution.

**Le sénateur Perrault:** Le phénomène semble très répandu. Y voyez-vous une explication?

**M. Shields:** Évidemment, je ne faisais pas partie du comité qui s'est opposé à la désaffectation des phares en Grande Bretagne. Je pense simplement que les pilotes du monde entier partagent un intérêt commun, à savoir la sécurité en vol.

La Colombie-Britannique abrite la plus grosse industrie mondiale de production de bois. L'aviation dessert les camps et les installations de cette industrie. Sans nous, cette dernière s'immobiliserait, ou elle fonctionnerait au ralenti. La concurrence à l'échelle mondiale ne permet pas de ralentir.

Nous aimerions discuter avec les usagers d'une formule qui ferait appel à la fois aux stations automatisées et aux stations habitées. Les deux peuvent coexister. À notre avis, le système AWOS pourrait donner de bons résultats dans certains secteurs. Ces installations fournissent l'information dont nous avons besoin, mais nous ne pouvons pas nous fier exclusivement à cette information pour décider d'un plan de vol. Nous avons besoin des observateurs.

**Le sénateur Perrault:** Pensez-vous que les conditions de vol en Colombie-Britannique présentent un défi particulier pour les pilotes?

**M. Shields:** Tout à fait. La Colombie-Britannique est une zone côtière. Nous sommes les premiers à recevoir les intempéries, en particulier sur la côte nord. Avant qu'une dépression n'atteigne la côte, elle n'est qu'une image satellite. Ce sont les pilotes des localités de la côte qui confirmeront plus tard si l'image satellite était exacte. Si la dépression est plus importante ou moins importante, nous sommes les premiers à le savoir. Vancouver ne le saura qu'environ 24 heures plus tard.

With automation there is room for that. To completely shut down a system that has already been proven to work does not make sense. If a street light on Granville Street does not work in the traffic flow, not all the street lights are taken out, only that one.

**Senator Perrault:** You are saying that the human element is very important here and that there is information that only human being can provide which is not accessible through an electronic device. Could you explain to me how that works? Is there radio contact between the person flying the plane and the lightkeeper?

**Mr. Shields:** No. This is certainly one of the improvements that can be made in the system whereby the lighthouses can communicate with the aircraft on VHF. I understand some communication goes on. Some of the keepers have their own marine radios which, by DOC standards, is illegal unless it is affixed to some sort of vessel. I am sure in that instance there could be an exception made just on a point of safety.

**Senator Perrault:** You prefer that to some other system devoid of any human presence? The human element is important then?

**Mr. Shields:** Yes.

**Senator Perrault:** You say that you favour having aviators, government and various other sectors in the community evolve plans and hold a conference. Have you received any submissions yet?

**Mr. Shields:** We have talked to a few of the user groups, the fishing industry, the recreational boaters and tug boat operators.

**Senator Perrault:** Are they responsive to the idea?

**Mr. Shields:** Very much so.

**Mr. Villi Douglas, Coastal Aviator:** Mr. Chairman, I have been a coastal aviator for some 34 years and an operations manager of small airlines.

With lighthouses in Britain, Washington and Oregon, there is absolutely no comparison to the traffic levels with small airplanes on floats. I do not know if they are even in existence on the East Coast of Britain.

**Senator Perrault:** The East Coast of North America as well?

**Mr. Douglas:** The same applies. Lighthouses in England were for marine activity and were not directed to aviation. Now marine navigation is so global and vessels carry so much electronic equipment that perhaps the lighthouse and fog horn are not required to the extent they were at one time.

**Senator Perrault:** With the new satellite devices they know precisely where they are at any given point?

**Mr. Douglas:** That is correct. In British Columbia, the need for lighthouses is swinging more to the aviation community than perhaps to other communities. I cannot imagine anywhere in the world where there is as much activity with small aircraft which

On peut réserver une certaine place à l'automatisation. Mais il serait absurde de démanteler complètement un système qui a déjà fait ses preuves. Si un feu de circulation tombe en panne sur la rue Granville, les autres vont quand même continuer à fonctionner.

**Le sénateur Perrault:** Vous dites que l'élément humain est très important et que certains renseignements peuvent être fournis par un être humain, mais pas par un appareil électronique. Pouvez-vous m'expliquer cela? Y a-t-il un contact radio entre le pilote et le gardien de phare?

**M. Shields:** On apporterait certainement une amélioration au système en permettant aux gardiens de phare de communiquer avec les avions par VHF. Je crois que certaines communications sont déjà possibles. Certains gardiens de phare ont un matériel radio maritime qui, d'après les normes du ministère des Communications est réservé exclusivement au matériel flottant. Je pense que dans ce cas, on pourrait prévoir une exception pour des raisons de sécurité.

**Le sénateur Perrault:** Vous préférez cela à un système dépourvu de toute présence humaine? L'élément humain vous semble donc important?

**M. Shields:** Oui.

**Le sénateur Perrault:** Vous voudriez que les pilotes, les pouvoirs publics et les autres intervenants organisent une conférence. Est-ce que vous avez reçu des propositions à ce sujet?

**M. Shields:** Nous avons rencontré quelques groupes d'utilisateurs, notamment les pêcheurs, les plaisanciers et les équipages de remorqueurs.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce qu'ils sont favorables à cette idée?

**M. Shields:** Tout à fait.

**M. Villi Douglas, de Pacific Coastal Airlines:** Monsieur le président, je suis pilote sur la côte ouest depuis environ 34 ans et je dirige les opérations de petites compagnies aériennes.

On a parlé des phares de Grande-Bretagne, de l'État de Washington et de l'Oregon, mais ces régions sont sans comparaison avec la nôtre à cause de l'intensité du trafic des petits hydravions. Je ne sais même pas s'il y a des hydravions sur la côte est de la Grande-Bretagne.

**Le sénateur Perrault:** Et sur la côte est de l'Amérique du Nord?

**M. Douglas:** C'est la même chose. En Angleterre, les phares étaient destinés à l'activité maritime, et non pas à l'aviation. Aujourd'hui, la navigation maritime est gérée à l'échelle mondiale et les navires ont un équipement électronique tel que les phares et les cornes de brume ne sont plus aussi indispensables qu'autrefois.

**Le sénateur Perrault:** Grâce aux satellites, les navires connaissent exactement leur position en tout temps.

**M. Douglas:** C'est exact. En Colombie-Britannique, la nécessité des phares concerne sans doute davantage l'aviation que les autres secteurs d'activité. Je ne connais aucune autre région du monde qui connaisse un trafic aussi intense de petits avions qui



must land on water and in this type of environment. No other country is similar and it cannot be compared to anywhere else.

**Senator St. Germain:** Mr. Chairman, I believe there are representatives of this organization present who could tell us how many float planes there are in this area. I believe we have the highest concentration of float planes anywhere in the world in this area and Alaska.

**Senator Perrault:** We should receive a count.

**Mr. Lloyd:** It is very important for us to really understand the impact that the changes have had because of the uniqueness of this area.

**Senator Perrault:** There are unique aspects to the aviation industry in British Columbia and we should certainly know them.

**Mr. Kaardal:** I flew for Weldwood of Canada and for Interfor and various other operations for more than 43 years. I had the privilege of flying a converted B-amphib Beaver from Minneapolis, Minnesota, to Vancouver when the company purchased a newly fabricated machine, a lovely thing. The difference is also Doppler radar.

When I left Minneapolis, Minnesota, I was picked up on air traffic control down there. You do not even have to look out the window, they just keep steering you and steering you, put you right down the middle of the runway. I came out of Spokane in horrendous fog. They steered me into clear weather. For 12 miles I followed a railroad track like we do up here. Spokane and Seattle were fogged in, so they steered me down to Troutdale and took me up to 10,000 feet right across the volcanoes and into Seattle, just beautifully, all by Doppler radar. They give you the weather, where it was scattered, where you could get down. They do all that for you.

I left Seattle with seven minutes to make it to Vancouver before grounding time. The weather was duff. I got to Active Pass. I picked up Vancouver control and they were not even going to let me in. I finally said that I am on flight plan; I am amphib; I can land in the river and taxi up the ramp and do not have to subject your runways to any interference. Finally, after about a five-minute dissertation, they allowed me to land in the river and put my gear down and taxi up home. I knew I was home too, because there was very little assistance. We really do not have it.

The difference is that the weather information available in the United States is unique, even on the coast. Weather, radar, Doppler radar, we do not have that type of back-up system here. We are very dependent on the lighthouse weathers.

**Senator Perrault:** We heard some very interesting information yesterday in Edmonton from traffic controllers who think the situation has been dramatically improved and they have to be

doivent amerrir et décoller dans un environnement très particulier. Notre région n'a pas d'équivalent où que ce soit au monde.

**Le sénateur St. Germain:** Monsieur le président, je crois que nous avons ici des représentants de ce secteur qui pourraient nous renseigner sur le nombre d'hydravions dans la région. Je crois que c'est là et en Alaska qu'on trouve la plus forte concentration d'hydravions au monde.

**Le sénateur Perrault:** Il serait bon d'avoir cette information.

**M. Lloyd:** Il est essentiel, pour nous, de bien comprendre les conséquences de ce changement compte tenu du caractère particulier de la région.

**Le sénateur Perrault:** L'aviation en Colombie-Britannique présente des caractéristiques uniques dont nous devons être informés.

**M. Kaardal:** Je suis pilote depuis plus de 43 ans pour Weldwood of Canada, pour Interfor et pour divers autres organismes. J'ai eu la chance de piloter un Beaver B transformé de Minneapolis au Minnesota, à Vancouver lorsque la compagnie a acheté ce nouvel avion, un appareil extraordinaire. Le radar Doppler constitue également un avantage décisif.

Lorsque j'ai quitté Minneapolis, au Minnesota, j'ai été pris en charge par le contrôle de la navigation aérienne. Le pilote n'a même pas besoin de regarder par le pare-brise; les contrôleurs le dirigent en permanence et l'amènent au milieu de la piste. J'ai quitté Spokane dans un affreux brouillard. Les contrôleurs m'ont guidé pour m'en sortir. Pendant 12 milles, j'ai suivi une voie de chemin de fer, selon l'usage. Spokane et Seattle étaient ensevelies dans le brouillard; ils m'ont donc dirigé sur Troutdale et m'ont fait monter à 10 000 pieds au-dessus des volcans pour arriver en douceur à Seattle, tout cela grâce au radar Doppler. Ils vous donnent la météo, vous indiquent les zones dégagées et vous signalent où vous pouvez vous poser. Ils font tout cela pour vous.

Lorsque j'ai quitté Seattle, je n'avais que sept minutes de battement pour atteindre Vancouver avant le temps d'interdiction de vol. Il faisait un temps affreux. Je suis passé par Active Pass. J'ai été pris en charge par les contrôleurs de Vancouver, qui ne voulaient même pas que je pénètre dans leur secteur. J'ai dit que j'avais un plan de vol et que je pilotais un avion amphibie, que je pouvais me poser sur l'eau et sortir par une rampe, sans avoir à utiliser leurs pistes. Finalement, après cinq minutes de palabres, ils m'ont autorisé à me poser sur l'eau, à sortir mon train d'atterrissage et à rouler jusqu'au terminal. Je me suis rendu compte que j'étais de retour au Canada, car on ne m'a pratiquement pas aidé. Nous ne savons vraiment pas nous y prendre.

Aux États-Unis, les pilotes disposent de renseignements météorologiques hors pair même sur la côte. Nous n'avons pas ici de système d'appui comme les radars météorologiques et les radars Doppler. Nous dépendons complètement des renseignements météorologiques que fournissent les phares.

**Le sénateur Perrault:** Des contrôleurs de la circulation aérienne nous ont dit hier à Edmonton que la situation s'était considérablement améliorée et il faut les en féliciter. J'ai été

given credit for that. I was impressed with the manner in which they are guiding planes from all over the world.

**The Chairman:** We have present a representative of one of the world's largest operators of float planes. Perhaps we might ask Mr. Evans about the numbers because they are quite staggering.

**Mr. Peter Evans, Harbour Air Ltd.:** Mr. Chairman, I do not know whether our claim to fame is as the largest. We certainly are here on the coast in terms of the number of aircraft we operate under one umbrella.

There is no other place in the world like here. We know that from other carriers who operate around the world who phone and ask us about what we do and how we do it. We receive quite a few requests. We recognize that we are rather unique.

Part of the package of what we do is based on the AWOS systems in the lighthouses that are not up to snuff, which is exactly what we have been talking about. From the point of view of a commercial operator I would estimate there are in the neighbourhood of 100 to 120 float aircraft that operate in a commercial venue.

**Senator Perrault:** Those are in the commercial sector?

**Mr. Evans:** Those are people who operate those aircraft commercially for hire. There are many other recreational people, but that is an unknown number and not one I have ever looked at. We could certainly source that out from the BCAC in terms of how many there actually are.

The last time I looked in the British Register was when I received a call from someone over there who wanted to know about float planes and wanted to buy one. He told me there were only two float planes in Britain. I am told there are four in Sweden. Therefore, we are not talking about the same issues here. That must be borne in mind when we are discussing what we should do.

What Mr. Shields says is true. The aviation community is not against automation. It is against it the way it stands right now because it is not giving us what we need. When it is able to provide that, I am sure we would be interested in having it but not yet.

**Senator Perrault:** Where are the main deficiencies? You say "when it is improved." How would you like to see it improved?

**Mr. Evans:** It needs to be reliable. Unreliability is what causes cynicism among the pilots. One of the best recognitions of this would be in Sandspit in the Queen Charlotte Islands. The government in its wisdom decided to put in AWOS. Within two weeks of it operating on its own, after the weather observation station was terminated, the staff were back for another six months because the weather observation was totally inaccurate.

One of the most common situations is when it is blowing snow or blowing rain in Sandspit at 40 knots, the rain turns sideways. It

impressionné d'apprendre qu'ils guident des avions du monde entier.

**Le président:** Nous avons parmi nous aujourd'hui un représentant d'un des plus grands exploitants d'avions à flotteurs au monde. Peut-être pourrions-nous demander à M. Evans combien d'avions compte cette flotte impressionnante.

**M. Peter Evans, Harbour Air Ltd.:** Monsieur le président, je ne sais pas si ce qui fait notre réputation c'est que notre flotte est la plus imposante au monde. Notre présence est cependant très visible ici sur la côte.

Notre région se distingue du reste du monde. Nous le savons parce que d'autres transporteurs nous téléphonent pour nous demander comment nous nous y prenons. Nous recevons pas mal d'appels de ce genre. Nous savons que notre cas est tout à fait particulier.

Nous comptons beaucoup pour nos opérations sur les systèmes AWOS installés dans les phares qui ne sont cependant pas à la fine pointe du progrès. Je crois qu'il y a environ 100 à 120 avions flotteurs commerciaux sur la côte.

**Le sénateur Perrault:** Il s'agit d'avions commerciaux?

**M. Evans:** Il s'agit d'avions commerciaux de location. On ne sait même pas combien de pilotes amateurs sillonnent les cieux de cette région, mais ils sont nombreux. Nous pourrions certainement obtenir ce chiffre auprès du BCAC.

La dernière fois que j'ai consulté le registre britannique, c'est lorsque j'ai reçu un appel de quelqu'un en Grande Bretagne qui voulait acheter un avion à flotteurs. Il m'a dit qu'il n'y en avait que deux dans toute la Grande Bretagne. On me dit qu'il y en a quatre en Suède. Ici, c'est une autre paire de manches. Il faudrait en tenir compte.

M. Shields a raison. Les exploitants d'avions ne sont pas contre l'automatisation des phares. Nous nous opposons cependant à la façon dont cette opération est actuellement menée parce que nous n'obtenons pas les services dont nous avons besoin. Quand ce sera le cas, je suis sûr que nous l'accepterons de bon gré.

**Le sénateur Perrault:** Quelles sont les principales lacunes? Vous parlez «d'amélioration». À quoi songez-vous?

**M. Evans:** Le système doit être plus fiable. Comme il ne l'est pas à l'heure actuelle, c'est ce qui explique le cynisme des pilotes. Prenons le cas de ce qui s'est passé à Sandspit dans les îles de la Reine Charlotte. Dans sa grande sagesse, le gouvernement a décidé d'installer un système AWOS à Sandspit. Deux semaines après l'inauguration du poste autonome d'observation météorologique, on a rappelé tout le personnel pour une période de six mois parce qu'on ne pouvait pas se fier aux renseignements météorologiques obtenus.

Ce qui arrive fréquemment à Sandspit, c'est que la neige et la pluie deviennent horizontales lorsque le vent souffle à 40 noeuds.



does not go downhill. That would be called an obscured ceiling; it would give a ceiling reading that was not there.

**Senator Perrault:** So there are technical deficiencies?

**Mr. Evans:** There are technical deficiencies. It is not capable of producing the information in an accurate form.

**Senator Perrault:** I suppose it could be said that the lightkeeper could also have a coronary heart attack.

**Mr. Evans:** This is true.

**Senator Perrault:** Everything is fallible.

**Mr. Evans:** Everything is fallible.

One of the things about the technology is we know that it is fallible at this time. We are not saying it cannot be improved. However, before they take those other steps, there is a risk that we are stepping too far over the line before we improve the system.

**Senator Perrault:** That is the generally held view?

**Mr. Evans:** That is the generally held view.

**Senator Perrault:** That is interesting.

**Senator Bacon:** What is the council's position on substance abuse? Would you prefer a testing strategy or prevention through education?

**Mr. Lloyd:** The council's view is that it prefers education. We have looked at this situation. When we began to talk about random testing, we noted that the FAA in the United States had done some testing on pilots. There is only one known incident in the U.S., and that was an aircraft that crashed on a sightseeing tour in the Grand Canyon. There was a suspicion of cannabis being used by the pilot in command but it was not proven. According to the FAA, there is .004 per cent of any detection by pilots who may be in command.

Alcohol probably is more prevalent. We have some very good programs in British Columbia, and I am sure across Canada, to work with pilots who "medical out" because of alcoholism. There are several programs in British Columbia and pilots have gone back to work and have recovered from that illness.

As Mr. Wolfe-Milner reported to you earlier, we held a workshop in conjunction with Transport Canada. There was a pilot study done on random drug testing. It was done in the trucking industry in British Columbia. It was the only test that was done in cooperation with Transport Canada. We brought in the team of people who did the random testing to talk to the aviation industry about it. We felt that it was trying to kill a mosquito with a Howitzer. Therefore, we felt education is probably the best way to go rather than spend a lot of money in having companies randomly test their flight crews at this time.

Elles ne tombent pas dans le sens de la pente. Cela cause un plafond nuageux caché dont la hauteur ne serait pas celle à laquelle on pourrait s'attendre.

**Le sénateur Perrault:** Le système présente donc des lacunes techniques?

**M. Evans:** Oui. Il ne produit pas de renseignements exacts.

**Le sénateur Perrault:** Un gardien de phare peut aussi avoir une crise cardiaque.

**M. Evans:** C'est juste.

**Le sénateur Perrault:** Rien n'est parfait.

**M. Evans:** Rien n'est parfait.

Or, nous ne pouvons pas nous fier du tout sur les renseignements météorologiques obtenus grâce à cette technologie. Il est sans doute possible de l'améliorer. Entre temps, les risques que nous prenons sont trop élevés.

**Le sénateur Perrault:** C'est l'opinion généralement admise?

**M. Evans:** Oui.

**Le sénateur Perrault:** C'est intéressant.

**Le sénateur Bacon:** Quelle est la position du conseil sur l'abus des drogues et de l'alcool? Préférez-vous l'imposition de tests ou la prévention par la sensibilisation au problème?

**M. Lloyd:** Le conseil préfère la sensibilisation au problème. Nous avons étudié la situation. Lorsque nous avons commencé à discuter des tests antidrogue faits au hasard, la FAAA aux États-Unis faisait déjà passer ses tests aux pilotes. Un seul accident d'avion aux États-Unis a pu être attribué à la consommation de drogues et c'est l'avion de tourisme qui s'est écrasé dans le Grand Canyon. On soupçonne le pilote aux commandes de l'avion d'avoir consommé du cannabis, mais cela n'a pas été prouvé. Selon la FAAA, il y aurait 0,004 p. 100 de pilotes aux commandes d'un avion qui auraient consommé des drogues.

La consommation d'alcool est sans doute plus fréquente. Comme dans le reste du Canada, j'en suis sûr, on offre d'excellents programmes en Colombie-Britannique pour venir en aide aux pilotes dont le permis de pilotage a été confisqué pour des raisons médicales. Ces programmes ont permis à certains pilotes de retourner au travail après avoir suivi une cure de désintoxication.

Comme M. Wolfe-Milner l'a dit plus tôt, nous avons organisé un atelier à ce sujet en collaboration avec Transports Canada. Une étude a été faite en Colombie-Britannique, dans l'industrie du camionnage, au sujet des tests antidrogue faits au hasard. C'est le seul test qui a été fait en collaboration avec Transports Canada. Nous avons demandé à l'équipe qui avait fait ce test de venir en parler à des pilotes. Nous avons l'impression qu'on a voulu essayer de tuer un moustique avec un Howitzer. Voilà pourquoi nous préférons une approche fondée sur la sensibilisation au problème, plutôt que de demander aux sociétés aériennes de dépenser des sommes énormes pour faire passer des tests antidrogue à des équipages.

I might say that there is a societal change. I have read some material coming out of the Canadian Forces which stated that, 20 years ago, young men and women would consume more drinks in the bar. I understand alcohol consumption has gone down in the military, but there is some concern about substance use in the military. It mirrors a societal trend in North America.

**Senator Bacon:** How does the safety record in the helicopter industry compare with the rest of the aviation sector? Are the major causes of helicopter accidents weather related or pilot error?

**Mr. Wolfe-Milner:** The accident rate with helicopters in British Columbia is possibly a bit higher than it is with fixed-wing aircraft in that same category size-wise because of the environment in which they fly. It is a demanding environment and a demanding terrain.

The causal factors for helicopter accidents, not only helicopters but accidents with aircraft, are primarily related to human factors. Weather can be a factor, but if an aircraft goes into the side of a mountain and it is blamed on weather, it is not the fault of the weather; it is the fault of the pilot for going into that cloud in the first place. So it is primarily the human factor side and the decision-making and judgment ability of a pilot. That has been addressed over the last few years with very intensive training courses for both new pilots and active pilots in decision-making and judgment training.

**Senator Bacon:** Has the council made some recommendations on that? Will it work closely with the various companies?

**Mr. Wolfe-Milner:** Yes, we fully support the training aspects to train pilots and also maintenance personnel because they are very much part of the team.

**The Chairman:** Do you impose a zero tolerance regime with respect to either alcohol or drugs? You only fail once?

**Mr. Wolfe-Milner:** Yes.

**The Chairman:** Then you are out of a job. That is quite acceptable in your industry?

**Senator St. Germain:** Generally one is out of a life.

**The Chairman:** I am not being facetious. Do you employ a zero tolerance policy with respect to your own pilots?

**Mr. Wolfe-Milner:** I am not quite sure of the definition of "zero tolerance."

**The Chairman:** Is a pilot who comes to work drunk automatically fired, or will he be given a second chance?

**Mr. Wolfe-Milner:** Under the Charter of Rights and Freedoms I do not believe you can fire someone for that these days, but that is a whole other ball game.

**The Chairman:** You should be able to fire some in that circumstance.

**Mr. Wolfe-Milner:** This came up the in proposed substance abuse legislation.

La société a changé. J'ai lu un document publié par les Forces armées canadiennes, qui faisait remarquer qu'il y a 20 ans, les jeunes gens consommaient plus d'alcool dans les bars. Les militaires consommeraient moins d'alcool maintenant, mais certains pensent qu'ils consomment plus de drogue. La tendance qui se manifeste dans l'ensemble de la société en Amérique du Nord se refléterait ainsi dans l'armée.

**Le sénateur Bacon:** Y a-t-il plus d'accidents d'hélicoptère que d'avion? Ces accidents sont-ils attribuables aux conditions météorologiques ou à une erreur humaine?

**M. Wolfe-Milner:** Il est possible qu'il y ait un peu plus d'accidents d'hélicoptère en Colombie-Britannique que d'accidents d'aéronef à voilure fixe de la même taille en raison des conditions dans lesquelles ils volent. C'est un environnement très exigeant.

La plupart des accidents d'hélicoptère ainsi que des accidents d'avion sont dus à l'erreur humaine. Les conditions météorologiques, peuvent avoir une incidence, mais si un avion heurte le flanc d'une montagne, on ne peut pas blâmer les conditions météorologiques, mais le pilote qui a décidé de ne pas en tenir compte. Il s'agit souvent d'une erreur de jugement. On a essayé de régler ce problème ces dernières années en offrant des cours de formation intensive aux nouveaux pilotes ainsi qu'aux pilotes d'expérience, sur la façon d'exercer son jugement.

**Le sénateur Bacon:** Le conseil a-t-il fait des recommandations à cet égard? Collaborera-t-il étroitement avec les diverses sociétés aériennes?

**M. Wolfe-Milner:** Oui, nous sommes complètement favorables à la formation dispensée à cet égard aux pilotes ainsi qu'au personnel d'entretien.

**Le président:** Le niveau de tolérance est-il zéro pour ce qui est de l'alcool ou des drogues? Un seul échec est permis?

**M. Wolfe-Milner:** Oui.

**Le président:** Ensuite on perd son emploi. C'est acceptable dans votre industrie?

**Le sénateur St. Germain:** Si on ne perd pas sa vie.

**Le président:** Je ne plaisante pas. Appliquez-vous la politique de la tolérance zéro à l'endroit de vos propres pilotes?

**M. Wolfe-Milner:** Je ne suis pas très sûr de ce que vous entendez par «tolérance zéro».

**Le président:** Un pilote qui se présente au travail en état d'ivresse est-il automatiquement congédié ou lui donne-t-on une deuxième chance?

**M. Wolfe-Milner:** Je ne pense pas qu'on puisse congédier quelqu'un pour ce motif aujourd'hui en vertu de la Charte des droits et des libertés, mais c'est une autre affaire.

**Le président:** On devrait pouvoir congédier quelqu'un pour ce motif.

**M. Wolfe-Milner:** La question a été abordée lors de l'étude du projet de loi portant sur les tests antidrogue.



**The Chairman:** I meant generally. There is always the difficult area of people who may take particular types of substances. I do not know the generic chemical description of the drugs but there are many drugs out there. There are drugs to keep you awake, drugs to get rid of headaches, and drugs to get rid of head colds. The question of zero tolerance is a widely practised method of operating. In other words, if you do it and you get caught, then you are out of a job. You do not get a second chance because it is too dangerous.

**Mr. Wolfe-Milner:** That depends on the individual operators, the carriers. I would think generally, yes, if somebody comes to work drunk, he is out of a job but sometimes there are mitigating factors. Some operators would give that person a second chance by helping him if he has an alcohol or a drug abuse problem, but they will certainly not let him fly.

**Mr. Douglas:** Mr. Chairman, I would like to state one thing categorically: In a fixed-wing operation, if any pilot in any of the companies that with which I have been associated over the years were to show up for work in the morning drunk, he would categorically be fired on the spot no matter what the legal consequences might be afterwards.

**Mr. Lynn Morrison, Chief Pilot and Co-Owner, Baxter Aviation:** I have been flying on the coast here for 30 years. It is extremely rare to find alcohol as a problem with a pilot who is coming to work in the morning. I have heard of it happening maybe twice in my career. On one occasion, the fellow was sent to an alcohol rehabilitation program and then he was back on flying duty again after he had gone through the program.

That has happened twice in 30 years and that is all I have ever heard. It is extremely rare and I do not think it is an issue that needs to be brought up.

**The Chairman:** We have to bring up those issues. If we do not deal with them, then we do not know.

**Senator Bacon:** It is brought up everywhere we go.

**Senator Perrault:** Every aircraft accident, be it large or small, receives a great deal of publicity in the newspaper. How are we doing in comparison with other provinces in Canada and other countries with respect to accidents per 1,000 miles flown or on whatever index is used in your industry? Is the trend improving in favour of safety or declining based on incidents over the past five years?

**Mr. Evans:** I know that Transport Canada has been working on those comparative statistics which unfortunately I do not have with me. I will ask if they are available here. In general terms, one of the statistics is missing. You asked about accidents per thousand miles flown. For our sector of the industry, that does not apply in the sense that we do not travel at 500 miles an hour but at 100 or 110. With the rule that has been used, it is a very difficult to apply that statistic to what we do.

**Le président:** Je parlais de façon générale. Je sais bien qu'il faut faire une distinction entre les différents types de drogue. Je ne sais pas comment on peut les décrire, mais je sais qu'il y a beaucoup de drogues sur le marché. Il y a des drogues pour vous tenir éveillés et des médicaments contre les maux de tête et les rhumes de cerveau. La tolérance zéro est un principe généralement admis. Si quelqu'un est pris à consommer des drogues, il perd son emploi. On ne donne pas à cette personne une deuxième chance, parce que les risques sont trop grands.

**M. Wolfe-Milner:** Cela dépend de chaque transporteur. Je pense que de façon générale, un pilote qui se présenterait ivre au travail perdrait son emploi, mais il y a parfois des circonstances atténuantes. Certains exploitants donneraient à cette personne une deuxième chance, dans la mesure où il l'aiderait à abandonner les drogues ou l'alcool, mais ils ne lui permettraient pas de piloter un avion.

**M. Douglas:** Monsieur le président, j'aimerais dire ceci pour qu'il n'y ait aucune méprise possible. Tout pilote d'un aéronef à voilure fixe travaillant pour l'une des sociétés avec lesquelles je suis lié et se présentant au travail en état d'ivresse un matin serait congédié sur-le-champ, quelles que soient les conséquences juridiques qui en découleraient.

**M. Lynn Morrison, pilote en chef et copropriétaire, Baxter Aviation:** Je pilote des avions sur la côte depuis 30 ans. Il est extrêmement rare qu'un pilote se présente avec les facultés affaiblies le matin au travail. J'ai entendu parler de deux cas semblables dans toute ma carrière. Le premier pilote a été dirigé vers un programme de réadaptation pour les alcooliques et il a pu reprendre son travail à la fin du programme.

J'ai donc eu connaissance de deux cas semblables en 30 ans. Ces cas sont tellement rares que je ne pense pas que ce soit une question qu'il faille soulever.

**Le président:** Nous devons soulever cette question. Si nous ne le faisons pas, nous ne saurons jamais si le problème est réel ou non.

**Le sénateur Bacon:** On soulève la question où que nous allions.

**Le sénateur Perrault:** On fait grand cas dans les journaux de tous les accidents d'avion, qu'il s'agisse de petits avions ou de gros avions. Comment se compare la situation dans votre province par rapport aux autres provinces ou par rapport à d'autres pays, en ce qui touche le nombre d'accident par 1 000 milles de vol, si c'est l'index qu'on utilise dans votre industrie? Le nombre d'accidents a-t-il diminué ou augmenté au cours des cinq dernières années?

**M. Evans:** Je sais que Transports Canada s'emploie à établir ces statistiques comparatives, que je n'ai malheureusement pas en main. Je demanderai s'ils ont ces chiffres. Une statistique manque cependant. Vous m'avez demandé quel était le nombre d'accidents par 1 000 milles de vol. Dans notre secteur, nous volons à 100 ou 110 milles l'heure, et non pas à 500 milles l'heure. Cette statistique ne nous concerne donc pas.

One of the more common indications that we would use locally in our industry is the recognition that the departure and arrival sequences of a flight are those most exposed to danger statistically speaking. Our particular company operates somewhere in the neighbourhood of 30 to 35 aircraft; our average flight length is 0.3 to 0.4 hours, depending on the operation. In other words, we do two to three take-offs and landings per hour of flying. That does not occur with a major carrier, so that is a statistical anomaly.

Coupled with that is the very issues we are discussing — weather reporting and pilot decision-making, as Mr. Wolfe-Milner mentioned. Part of that decision-making process is based on what we feel is the best information available at the time. If that information is faulty or unreliable, the pilot will make a decision only with the information he has currently. For instance, if a pilot departs Vancouver on a 300-mile flight, he is expecting from the report that the weather will be such and such. If that is not so when he gets there, he is under a lot of pressure both emotionally and from the perspective of wanting to do his job and wanting to continue his flight while not having correct information. There is a lot of pressure put on him to perform. Even though the information he had at the time was incorrect, he has launched and acted on his decision to depart.

**Senator Perrault:** Is the trend improving in British Columbia? Are there fewer accidents?

**Mr. Evans:** At the moment, I cannot answer. I know those statistics are available from the Department of Transport.

**Senator Perrault:** We can get that information.

Are there enough emergency landing strips? Is there anything that can be done in that area to make flying safer?

**Mr. Evans:** I can only speak to the commercial sector. Float planes operate where there is a runway all around. The other type of aircraft operating in B.C. tend to be twin-engine aircraft which are not as exposed to having difficulty in finding a place to land immediately.

**Senator Lawson:** My question deals with the conversion factor as it applies to safety. However, before I address that and to follow on Senator St. Germain's comment about high fuel costs, if your industry wants a speedy solution to that problem, just announce later today that you are all going to file bankruptcy in the next 10 days and then wait for Transport Minister Anderson to call you; but first agree to put it to a vote of your membership.

With respect to the conversion factor, I am sure everyone here can recall the bizarre incident which happened to Air Canada during the time of conversion about 15 or 20 years ago. A flight originating out of Montreal was fuelled during based on the conversion from imperial to metric; the fuel was apparently tested again in Ottawa and the aircraft wound up running out of fuel over Gimli, Manitoba. Only the intelligence and experience of the pilots averted a major tragedy.

Dans notre secteur, ce sont les départs et les arrivées qui présentent le plus de risque. Notre société exploite entre 30 et 35 aéronefs. La durée moyenne de vol est de 0,3 à 0,4 heure. Autrement dit, nous décollons et atterrissons 2 à 3 fois par heure de vol. C'est une statistique qui s'applique seulement à notre secteur et pas à celui des grands transporteurs.

À cela s'ajoutent les renseignements météorologiques et les décisions prises par les pilotes, comme l'a mentionné M. Wolfe-Milner. Les pilotes prennent leurs décisions en fonction des meilleurs renseignements dont ils disposent au moment. Si ces renseignements ne sont pas fiables, cela aura une incidence sur la décision du pilote. Ainsi, si un pilote quitte Vancouver pour un trajet de 300 milles, il s'attend à ce que les conditions météorologiques correspondent au bulletin qu'on lui a donné. Si ce n'est pas le cas, c'est une source de grand stress pour lui. On s'attend à ce qu'il fasse bien son travail tout de même. Il aura cependant pris la décision de partir en se fondant sur des renseignements erronés.

**Le sénateur Perrault:** La situation s'améliore-t-elle en Colombie-Britannique? Peut-on dire qu'il y a moins d'accidents d'avion?

**M. Evans:** Je ne peux pas vous fournir de réponse pour l'instant. Je sais qu'on peut obtenir ces statistiques du ministère des Transports.

**Le sénateur Perrault:** Nous les obtiendrons donc.

Y a-t-il suffisamment de pistes d'atterrissage d'urgence? Que peut-on faire à cet égard pour améliorer la sécurité des transports aériens?

**M. Evans:** Je ne peux parler qu'au nom des exploitants commerciaux. Les avions à flotteurs ne sont utilisés que là où il y a beaucoup de pistes d'atterrissage. Les aéronefs bimoteurs, l'autre type d'avion le plus fréquemment utilisé en Colombie-Britannique, n'ont pas autant tendance à avoir du mal à trouver un endroit où atterrir immédiatement.

**Le sénateur Lawson:** Ma question porte sur le facteur de conversion. Avant de la poser, j'aimerais cependant revenir sur la question qu'a abordée le sénateur St. Germain. Si votre industrie veut que les prix du combustible diminuent, vous n'avez qu'à annoncer que vous allez faire faillite au cours des dix jours qui viennent et vous n'aurez ensuite qu'à attendre l'appel du ministre des Transports Anderson. Vous devez cependant d'abord tenir un vote parmi vos membres.

En ce qui concerne la conversion en système métrique, je suis sûr que vous vous souvenez tous de l'incident bizarre survenu à Air Canada à ce moment, il y a 15 à 20 ans. Un avion en partance de Montréal a été ravitaillé en carburant et on a converti du système impérial au système métrique la quantité de carburant nécessaire; on a apparemment vérifié le carburant à Ottawa, mais l'avion a manqué de carburant au-dessus de Gimli au Manitoba. Ce n'est que parce que les pilotes étaient intelligents et expérimentés qu'ils ont pu éviter une grande tragédie.



As an aside, when a bush pilot was asked to comment on the conversion factor, he asked whether no one had a dipstick with which to check the amount of the fuel.

I thought after that happened that we would never again have a conversion problem in aviation; yet we all recall that, in the last year or two, here in British Columbia, the case of the air ambulance which originated out of Vancouver and crashed near Vancouver Island. It is my understanding as a layperson that there was some problem with the conversion factor at the landing area causing the aircraft to touch down, in bad weather, before it got to the landing strip. It landed in the water killing four or five people. That happened somewhere in the Queen Charlottes. I do not recall any more specifics.

Was that a problem with a conversion factor? Was it avoidable? It appears to me as a layman that it was avoidable. Have we corrected the problem? What could you share with this committee as a recommendation to prevent another accident like that?

**Mr. Shields:** That incident involved a Lear jet which crashed in Masset. It was not a conversion error. I do not know what the findings were on the actual cause of the accident. I may be corrected on this, but from what I have read the surmise is that they did not set the altimeter to the current altimeter at the airport. That is not a conversion incident.

An actual number of barometric pressure is set on your altimeter and it allows for changes in the outside air pressure. If it is set incorrectly, the altimeter can read low or high. Unfortunately, in this case, it read the other way and the pilot thought they were at a certain altitude; they were somewhat lower and we know the result.

With IFR, altimeters are critical in the landing phase. With VFR, you are looking out the window to tell how high you are.

In cockpit resource management, especially when there are two crew, setting an altimeter is something which is constantly shoved down your throat. Every company I know has setting the altimeter as number one on the checklist in the pre-land check. Whatever happened in that cockpit on that particular evening, the re-set did not get done. Certainly, that is something which has been impressed upon me during all the years I have been flying IFR. In the last 10 years since the Air Florida crash, cockpit resource management has really come into play and has been enforced even more.

**Mr. Kaardal:** In the last few years, the operating costs for small airlines, including the cost of fuel, have astronomically outpaced the ability of the operator to pass on the same percentage increases to the public. As a case in point, many operators operate DeHavilland equipment, Beavers, Otters. Boeing has taken over DeHavilland and there is a shuffle there. My employer buys its parts from New Jersey with American funds. We recently had a 34 per cent increase because we pay U.S. dollars. There is also difficulty in getting certain parts.

Soit dit en passant, lorsqu'on a demandé à un pilote de brousse ce qu'il pensait de cet incident, il a demandé si personne n'avait une jauge pour vérifier la quantité de carburant.

J'ai pensé que ce serait le seul incident de ce genre qui se produirait. Or, nous nous souvenons tous qu'il y a un an ou deux, en Colombie-Britannique, une ambulance aérienne en partance de Vancouver s'est écrasée près de l'île de Vancouver. Je ne suis pas un spécialiste du domaine, mais je crois comprendre que le problème qui s'est posé avait aussi trait dans ce cas-là à la conversion au système métrique. L'avion a touché à terre dans du mauvais temps avant d'atteindre la piste d'atterrissage. L'avion a atterri dans l'eau tuant ainsi quatre ou cinq personnes. Cela s'est produit dans les îles de la Reine Charlotte. Je ne peux pas vous donner plus de détails.

L'accident a-t-il été causé par une erreur de conversion? L'accident était-il évitable? J'ai l'impression que oui. A-t-on corrigé le problème? Qu'est-ce qui pourrait être fait, à votre avis, pour éviter qu'un accident semblable ne se reproduise?

**M. Shields:** Vous parlez du jet Lear qui s'est écrasé à Masset. Il ne s'agissait pas d'une erreur de conversion. Je ne sais pas si on a vraiment trouvé ce qui a causé l'accident. On me corrigera si j'ai tort, mais je crois que l'altimètre de l'avion n'avait pas été réglé sur l'altimètre de l'aéroport. Il ne s'agissait pas d'une erreur de conversion.

On règle la pression barométrique sur l'altimètre qui enregistre les changements dans la pression atmosphérique extérieure. Si on règle mal l'instrument, l'altitude donnée peut être trop basse ou trop élevée. Dans ce cas-ci, le pilote a pensé que l'altitude était plus élevée qu'elle ne l'était et on sait ce qui est arrivé.

L'altimètre joue un rôle critique lors de l'atterrissage pour les vols aux instruments. Dans le cas du vol à vue, c'est en regardant par la fenêtre qu'on sait à quelle altitude on vole.

Tout manuel de gestion dans le poste de pilotage, en particulier lorsque l'équipage se compose de deux personnes, insiste sur l'importance du réglage de l'altimètre. Toutes les compagnies que je connais mettent le réglage de l'altimètre en tête des vérifications à faire avant l'atterrissage. Quoi qu'il ait pu se passer dans le poste de pilotage ce soir-là, on n'a pas réglé l'altimètre. Depuis que je fais des vols aux instruments, on a toujours insisté sur l'importance du réglage de l'altimètre. Depuis 10 ans, c'est-à-dire depuis l'écrasement de l'avion d'Air Florida, les manuels de gestion dans le poste de pilotage font ressortir encore davantage d'importance de cette vérification.

**M. Kaardal:** Depuis quelques années, les petites sociétés aériennes ne parviennent à refiler aux consommateurs qu'une partie infime des énormes augmentations de coûts de fonctionnement qu'elles doivent absorber, et notamment le coût du carburant. De nombreux exploitants ont des avions fabriqués par DeHavilland, soit des Beaver et des Otter. Boeing vient d'acquérir DeHavilland. Mon employeur paie en dollars américains les pièces qu'il achète au New Jersey. Nos coûts ont pour cette raison augmenté dernièrement de 34 p. 100. Nous avons aussi du mal à obtenir certaines pièces.

For example, if there is an incident resulting in a new air-worthiness directive for modified seat rails, they must be bought with U.S. dollars. One may pay thousands of dollars for four or five pieces of aluminium which screw in the bottom of an airplane.

**Senator Lawson:** Did I understand Transport Minister Anderson correctly when he stated that whatever concession was made for Canadian Airlines would apply to all the other commercial carriers? Why would that not include your group?

**Mr. Kaardal:** We certainly have not heard anything to that effect. It would be most welcome news, I can assure you.

**Senator Lawson:** Have you asked him? I understood him to say that it would apply equally to Air Canada and other commercial carriers. That would apply to Greyhound and the other companies out there. You are commercial operators; why would you not demand equal treatment? I would ask first. Failing that, I would demand to be given equal treatment.

**Mr. Kaardal:** We will certainly do that.

**Mr. Evans:** What they are talking about in their world is jet fuel and most of our aircraft do not run on jet fuel; they run on gasoline. They will certainly take the position that they are only talking about jet fuel and not gasoline.

**Senator Lawson:** We are talking about the fuel and the aviation industry. That is the case you should be making.

**Mr. Evans:** We can do that. However, the probable position to be taken will be that it only applies to jet fuel.

**Senator Adams:** Perhaps my question will be a little different from those of other senators. I live in a remote area in the Northwest Territories. The Minister of Transportation and other officials of the government of the Northwest Territories appeared before the committee earlier.

In the Northwest Territories, 52 airports and runways have been built in small communities. Northern British Columbia has some remote areas. The coast of British Columbia does not freeze up in the winter, unlike our area which is mostly frozen. Are there any communities in B.C. which are not connected by highways or ferries to other communities? Some communities in the Northwest Territories rely solely on air transportation, and float planes only operate during the summer time.

Are there any communities in British Columbia, such as those involved in logging or residential areas, where people rely solely on air transportation for access to the community?

**Mr. Lloyd:** Senator, there are systems on the coast which are serviced by scheduled carriers to some of our coastal communities. Air carriers provide that service on a regular basis. Many of the flights are charters into various communities and are not regularly scheduled.

Ainsi, si une nouvelle consigne de navigabilité exigeait de modifier les rails de fixation fauteuils, il faudrait s'approvisionner aux États-Unis. Quatre ou cinq morceaux d'aluminium qui sont visés dans le fond d'un avion peuvent coûter des milliers de dollars américains.

**Le sénateur Lawson:** Le ministre des Transports Anderson a-t-il bien dit que les concessions qui avaient été faites aux Lignes aériennes Canadien seraient également consenties aux autres transporteurs commerciaux? Pourquoi cela ne s'appliquerait-il pas à votre groupe?

**M. Kaardal:** On ne nous a certainement pas annoncé quoi que ce soit de semblable. Je peux vous assurer que cela nous réjouirait beaucoup.

**Le sénateur Lawson:** Lui avez-vous demandé ce qu'il en était? J'ai pensé qu'il avait dit que ces mêmes concessions seraient consenties à Air Canada et à d'autres transporteurs commerciaux. Cela viserait donc Greyhound et les autres transporteurs commerciaux. À titre de transporteurs commerciaux, pourquoi ne réclameriez-vous pas le même traitement? Vous devriez vous renseigner. Moi, j'exigerais le même traitement.

**M. Kaardal:** Nous le ferons.

**M. Evans:** Ces transporteurs utilisent du carburacteur, mais nous utilisons de l'essence. On nous répondra certainement que la concession offerte ne s'appliquait qu'au carburacteur et non pas à l'essence.

**Le sénateur Lawson:** Nous parlons ici du carburant et de l'industrie de l'aviation. Voilà l'argument que vous devriez défendre.

**M. Evans:** Nous le ferons. On nous répondra sans doute que la concession ne s'applique qu'au carburacteur.

**Le sénateur Adams:** Je vais maintenant vous poser une question un peu différente de celles que vous ont posées les autres sénateurs. Je vis dans une région éloignée des Territoires du Nord-Ouest. Le ministre des Transports et d'autres fonctionnaires du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ont comparu devant le comité plus tôt.

Dans les Territoires du Nord-Ouest, on a construit 52 aéroports et pistes d'atterrissage dans de petites localités. Le nord de la Colombie-Britannique compte des localités éloignées. La côte de la Colombie-Britannique ne gèle pas pendant l'hiver, contrairement à ce qui se passe dans ma région. Y a-t-il des localités de la Colombie-Britannique qui ne sont pas reliées par route ou par traversier à d'autres localités? On ne peut se rendre dans certaines localités du nord-ouest que par avion et les avions à flotteurs ne peuvent atterrir que pendant l'été.

Y a-t-il des localités en Colombie-Britannique — et je songe ici aux chantiers forestiers ou à des régions résidentielles — où l'on ne peut se rendre que par avion?

**M. Lloyd:** Sénateur, certaines localités côtières sont desservies par des transporteurs réguliers. Dans d'autres localités, la liaison aérienne est assurée par les exploitants de vols nolisés.



I do not know of any carriers which have tied in with people coming by coastal ferry to a certain destination who then board an aircraft. That may happen in some of the communities; they may come down to Prince Rupert and then get picked up there. Some may come from some other island to Bella Bella, Port Hardy or to one of the coastal communities and then catch a flight into Vancouver or to another coastal community.

I know in the north, planes convert to skis. Any time I am in Yellowknife, I see hundreds of aircraft sitting there on skis and working in the winter if there is work to be done. I know that there are air ambulances on skis working the north. There are communities in northeast British Columbia where aircraft are converted to skis. This applies mostly to charter work. I do not know of any scheduled service in British Columbia operating on skis in the winter.

**Senator Adams:** There are occasions in the north when air ambulance pilots fly into a community where there is no weather station and they will phone the nursing station for a weather report. Is there a concern in British Columbia about communities where there is no highway and where medical emergencies must all be flown out?

**Mr. Lloyd:** I understand what you are saying, senator. Don Douglas is the executive director of the Northern Air Transport Association. They are expressing a need for good information as a northern operator because there are no roads for some of those remote communities north of 60 and the only access to a trauma centre is by helicopter or fixed-wing aircraft on skis. Weather information is important.

It goes back to the question we talked about earlier. Perhaps there are ways to train people in the local community to be weather observers, but again we need some funding. We need a voice at the end of a telephone or a radio in northern locations to give information to the helicopter pilot or to the fixed-wing pilot who is coming in on that type of emergency. I am very supportive of the efforts of the Northern Air Transportation Association.

**Senator St. Germain:** To emphasize the uniqueness of our area, I asked you a question earlier and Mr. Kardaal spoke of the Doppler system utilized in the U.S. Most float planes which fly VFR are flown in this area and in Alaska. Has Alaska any advantages over us as far as the information systems in place at the present time? Or is it basically in the same situation as us as for flight information and weather information? I have never flown up there but I understand that the areas are very similar.

**Mr. Kaardal:** I have not flown in Alaska for a number of years. I flew extensively into Alaska out of Prince Rupert in the 1960s and 1970s. At that time, the facilities were similar and the same sources for weather were available.

Je ne connais pas de transporteur aérien qui ait conclu d'entente avec un traversier pour l'acheminement des passagers. C'est peut-être le cas dans certaines localités. Les gens de localités isolées se rendent peut-être à Prince Rupert par traversier et ensuite prennent un avion. Les habitants d'autres îles se rendent peut-être à Bella Bella, à Port Hardy ou à une autre localité côtière pour prendre ensuite un vol vers Vancouver ou une autre localité côtière.

Je sais que dans le Nord les avions sont équipés de skis. Chaque fois que je vais à Yellowknife, je vois des centaines d'avions équipés de skis qui transportent les gens en hiver. Je sais aussi que les ambulances aériennes sont équipées de skis dans le Nord. Il s'agit surtout d'avions nolisés. Je ne connais aucun transporteur régulier qui équipe ses avions de skis en hiver en Colombie-Britannique.

**Le sénateur Adams:** Il arrive dans le Nord que les pilotes d'ambulances aériennes doivent atterrir dans une localité où il n'y a pas de poste météorologique et ils doivent se fier aux renseignements que leur fournit l'infirmerie. Des problèmes se posent-ils dans les localités de la Colombie-Britannique qu'on ne peut atteindre par route et où tous les malades doivent être évacués par avion?

**M. Lloyd:** Je comprends où vous voulez en venir, sénateur. Don Douglas est le directeur administratif de la Northern Air Transport Association. Les exploitants de services aériens dans le Nord ont besoin de bons renseignements météorologiques parce que les malades de certaines localités au nord du 60<sup>e</sup> parallèle doivent être évacués vers un hôpital par hélicoptère ou avion à voilure fixe sur skis. Les renseignements météorologiques revêtent donc une grande importance dans ces localités.

Cela nous ramène à la question dont nous discutons plus tôt. Il est peut-être possible de former les gens dans les localités éloignées pour qu'ils deviennent des météorologues, mais il nous faudra des fonds pour le faire. Les pilotes d'hélicoptère et d'avion à voilure fixe qui sont appelés à se rendre dans ces localités dans des cas d'urgence doivent pouvoir communiquer par téléphone ou par radio avec quelqu'un qui leur donnera de l'information sur les conditions météorologiques. J'appuie sans réserve les efforts déployés par la Northern Air Transportation Association.

**Le sénateur St. Germain:** J'ai posé une question plus tôt qui faisait ressortir le caractère tout à fait particulier de notre région. M. Kaardal a mentionné les radars Doppler qui sont utilisés aux États-Unis. La plupart des avions à flotteurs qui font des vols VFR sont utilisés dans cette région et en Alaska. L'Alaska est-elle favorisée par rapport à nous pour ce qui est des systèmes de renseignements météorologiques? La situation est-elle à peu près la même à cet égard qu'ici? Je ne me suis jamais rendu par avion dans ces régions, mais on me dit qu'elles sont très semblables.

**M. Kaardal:** Cela fait des années que je n'ai pas piloté un avion en Alaska. Dans les années 60 et 70, je faisais souvent la navette entre Prince Rupert et l'Alaska. À cette époque, les installations météorologiques étaient semblables au Canada et en Alaska et on pouvait compter sur les mêmes renseignements.

Washington users like Kenmore Air Services and other airlines servicing our summer salmon-fishing and tourist industries are very concerned about our lighthouse weathers because they use them extensively, particularly when flying on the outer coast which is subject to fog in the summer. They have to leave Seattle knowing that they can get into their destinations.

In answer to your question about Alaska, I would have to look into that. I do not know what is happening up there right now, but I know in the past they were in a parallel situation.

**Mr. Evans:** It is interesting that you raised that issue. Earlier on we were talking about training lay people in what to do at out-stations. I was given the statistic that we in B.C. spent about \$17,000 last year on contract work. In Alaska, more than \$500,000 was spent. People who live in remote communities have been trained and are paid by a government agency. If you are looking for a level playing field, I guess that pretty well explains it. Mind you, here we have lightstations which I do not think were thrown into the equation. Nevertheless, trade one for the other and it might turn to a level playing field. They have manned stations there where the people are trained.

**The Chairman:** That was a very important question. Thank you for appearing before the committee.

**Mr. Lloyd:** Mr. Chairman, on behalf of the aviation industry we appreciate the opportunity to address the Senate subcommittee this morning. Should you need further information, the expertise is within this room. Those of us present who have been flying the coast have, combined, probably 400 or 500 years of experience. We are getting old but we are still alive.

**The Chairman:** Thank you. I now call upon Mr. Paul Reitsma.

**Mr. Paul Reitsma, Member of Legislative Assembly of British Columbia:** Mr. Chairman, permit me to say a few things about myself, not because I am important and not because I wear a suit and tie — I doubt very much if anyone who wished to be rescued on the seas would care what the rescuer was wearing. I am a past council member and past mayor of Port Alberni from the early 1980s. Port Alberni is a coastal community. Fishing, recreational boating and aviation are very important to us.

This past Monday, I finished nine years of being mayor of Parksville. Port Alberni is the salmon capital of the world. Parksville is near Nanaimo on Vancouver Island. On the lighter side, it is the home of the cleanest air, the longest beaches, the lowest taxes and a quality of life that still counts. We are very proud of Ballenas lighthouse. Until this past Monday, Parksville was also the home of the tallest mayor in B.C. I am 5' 18".

I was elected an MLA for the provincial Liberal Party in May. Like some of the lightkeepers, I feel very lonely because there is

Les sociétés aériennes de l'État de Washington comme Kenmore Air Services qui amènent au Canada l'été des pêcheurs de saumon et les touristes tiennent beaucoup aux renseignements que leur communiquent les gardiens de phare, particulièrement lorsqu'ils longent l'extrémité de la côte où il y a beaucoup de brouillard pendant l'été. Ils doivent pouvoir partir de Seattle en sachant qu'ils pourront atterrir à leur destination.

Il faudrait que je me renseigne pour ce qui est de l'Alaska. Je ne sais pas ce qui se passe là-bas actuellement, mais je sais que par le passé notre situation se comparait à la leur.

**M. Evans:** Il est intéressant que vous ayez soulevé la question. Nous parlions plus tôt de la possibilité de former des météorologues dans les stations hors réseau. On m'a dit que l'an dernier on avait accordé 17 000 \$ de contrats en Colombie-Britannique. En Alaska, 500 000 \$ ont été consacrés aux contrats de ce genre. Les habitants des localités éloignées ont reçu la formation nécessaire et sont rémunérés par le gouvernement. Voilà de quoi il s'agit lorsqu'on parle de traitement égal. Je pense cependant qu'on n'a pas tenu compte des phares. On pourrait peut-être échanger ces stations-là pour les phares. Ils ont en Alaska des stations météorologiques dotées de personnel ayant reçu la formation nécessaire.

**Le président:** C'était une question très importante. Merci d'avoir comparu devant le comité.

**M. Lloyd:** Monsieur le président, au nom de l'industrie de l'aviation, je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de présenter notre point de vue, ce matin, aux membres du sous-comité sénatorial. Si vous avez besoin de plus amples renseignements, adressez-vous aux experts qui se trouvent ici présents. Ceux d'entre nous qui ont survolé la côte cumulent sans doute de 400 à 500 années d'expérience. Nous vieillissons, mais nous sommes toujours vivants.

**Le président:** Merci. Je donne maintenant la parole à M. Paul Reitsma.

**M. Paul Reitsma, député à l'Assemblée législative de Colombie-Britannique:** Monsieur le président, permettez-moi de me présenter, non pas parce que je suis un personnage important et que je porte complet et cravate, bien que je doute fort que ceux qui se trouvent en détresse en mer s'inquiètent de ce que porte leur sauveteur. Pour ma part, au début des années 80, j'étais membre du conseil municipal et j'ai été aussi maire de Port Alberni, une localité côtière. La pêche, la navigation de plaisance et l'aviation sont des activités très importantes pour nous.

Lundi dernier, j'ai terminé un mandat de neuf ans comme maire de Parksville. Port Alberni est la capitale mondiale du saumon. Parksville se trouve près de Nanaimo sur l'île de Vancouver. Pour parler de ses atouts, c'est là où l'on trouve l'air le plus propre, les plages les plus longues, les impôts les plus bas et le souci de maintenir une qualité de vie. Nous sommes très fiers du phare Ballenas. Jusqu'à lundi dernier Parksville avait le maire le plus grand de Colombie-Britannique. Je mesure 5 pieds 18 pouces.

J'ai été élu député à l'assemblée législative sous la bannière du Parti libéral provincial au mois de mai. J'ai ceci en commun avec



only one MLA north of Victoria. Hopefully that will change very soon.

Mr. Chairman, I would like to read a presentation I made in the provincial legislature on July 26 of this year.

I am here in support of the lightkeepers. I immigrated to Canada in 1970 from Holland. My background also includes being a steward and assistant purser on the Holland America Line for three and a half years. I have travelled all over the world and have seen many lighthouses throughout the world.

Lighthouse — the very word conjures up an image of solitary, sweeping power, setting the mariner's infinite domain apart from the landlocked. As eternal symbols of hope, romance and civilized good, lighthouses fascinate almost everyone.

Some myths die hard. The childhood fantasies we all have about cowboys, firemen, nurses or train engineers seldom survive kindergarten, but when it comes to lightkeepers, people never seem to grow up. We share a kinship of sorts with the man who took the helm during the golden age of navigation some two centuries ago. Cook, Vancouver, Quadra and the nameless seamen who trimmed and set their sails would have been as stirred anticipating daily ferry service traffic from Tsawwassen to Prince Rupert as we are by the prospect of transplanted towns on the plains of Mars.

Imagine, if you can, their task of charting a contorted coastline thousands of miles in overall length, scarred and convoluted by countless fjords, channels and inlets, ringed by buffers of breakers and foul ground. They manoeuvred with only a compass, a sextant and anxious eyes on the stars. Each time the cartographers unrolled their charts in their lurching cabins, they watched them grow in detail.

If we take the same voyage for granted today, with only an occasional glance up from cafeteria trays, video games and newspapers, it is only because the treacherous has become so well defined. The north-south sea lane today is a constellation of lighthouses, beacons, buoys and assorted markers stretching from Race Rocks in the south to Green Island on Alaska's doorstep.

The first Canadian light was a private venture. In late November, 1859, Captain Nagle, Victoria's harbour master, paid \$100 for a lantern and placed it on McLoughlin Point at the entrance to Victoria's harbour. Half a year later, the tubes in Nagle's lantern overheated and melted down. He had no funds to replace them, and that precipitated the birth of the first lighthouse.

With the backing of Governor James Douglas, construction began in 1860. Renowned architect H.O. Tiedeman — who, incidentally, built Victoria's first legislative building — oversaw the construction of Fisgard light. George Davies enjoyed the distinction of becoming the first full-time lightkeeper.

les gardiens de phare: je me sens très seul étant donné que je suis l'unique député à l'assemblée législative représentant une circonscription au nord de Victoria. Espérons que cela changera bientôt.

Monsieur le président, permettez-moi de lire l'exposé que j'ai fait à l'assemblée législative provinciale le 26 juillet dernier.

J'appuie les gardiens de phare. J'ai immigré au Canada en 1970. Je venais de Hollande. Parmi les métiers que j'ai exercés, j'ai été notamment pendant trois ans et demi garçon de bord puis commissaire de bord adjoint sur les navires de la Holland America Line. J'ai voyagé aux quatre coins du monde, ce qui m'a donné l'occasion de voir beaucoup de phares.

Quand on dit phare, le mot même évoque une image de solitude, de pouvoir absolu, d'opposition entre le domaine infini du marin et celui qui vit à terre. Les phares fascinent presque tout le monde car ils sont symbole d'espoir, d'aventure et de civilisation.

Certains mythes sont difficiles à dissiper. Les idées que l'on se fait quand on est enfant sur les cow-boys, les pompiers, les infirmières ou les cheminots ne vont guère plus loin que la maternelle mais quand il s'agit des gardiens de phares, les gens ne deviennent jamais adultes. Nous partageons une certaine sympathie avec celui qui a présidé à l'âge d'or de la navigation il y a deux siècles. Cook, Vancouver, Quadra et tous les autres marins anonymes qui ne connaissaient que la navigation à voile auraient été, à l'idée d'un service de traversier quotidien entre Tsawwassen et Prince Rupert, tout aussi emballés que nous le sommes à l'idée de villes qui seront installées sur Mars.

Si vous le pouvez, essayez d'imaginer la tâche énorme qu'ils ont accompli en cartographiant une côte découpée sur des milliers de milles, entaillée et tordue par d'innombrables fjords, des canaux et des passages, semée d'écueils et de fonds dangereux. Et ils se sont tirés d'affaire avec le compas, le sextant et des yeux fixés sur les étoiles. Chaque fois que les cartographes déroulaient leurs cartes dans leur cabine, ils constataient des détails nouveaux.

Si nous pouvons refaire le même parcours aujourd'hui en levant à peine les yeux de notre déjeuner ou de notre jeu vidéo ou de notre journal, c'est tout simplement parce que ce qui était autrefois dangereux a été si bien défini. Le passage nord-sud aujourd'hui est parsemé de phares, de balises, de bouées et de repères qui s'étendent de Race Rocks au sud à l'île Green aux portes de l'Alaska.

Le premier phare canadien était privé. À la fin de novembre 1859, le capitaine Nagle, le capitaine du port de Victoria, a acheté une lanterne pour 100 \$ et l'a placée à la pointe McLoughlin à l'entrée du port de Victoria. Six mois plus tard, les tubes de la lanterne de Nagle avaient surchauffé et fondu. Il n'avait pas d'argent pour les remplacer et c'est ce qui a précipité la naissance du premier phare.

Avec l'appui du gouverneur James Douglas, la construction a débuté en 1860. C'est l'architecte H.O. Tiedeman — renommé notamment parce qu'il a conçu le premier édifice législatif à Victoria — qui a surveillé la construction du phare Fisgard. C'est à George Davies que revient l'honneur d'avoir été le premier gardien de phare à plein temps.

In the early decades of this century, lightkeepers were required to polish reflectors, trim wicks on kerosene lanterns, change bulbs, wind clockwork mechanisms and turn on the important foghorns. In those days, ships were highly dependent on shore-based lights and aural signals for safe landfalls.

Canada took over three colonial lighthouses: Fisgard, Race Rocks and Sandheads, when B.C. joined Confederation in 1871. For 120 years on Canada's West Coast, ever since that first light at Fisgard lanced through the night, no vessel went to wreck, nor was a single life lost due to negligence on the part of a lightkeeper.

We might all stand a little taller with a tradition like that behind us. Their gallantry, their experience and their commitment is legendary. Our keepers of the light could always be counted on. They were reliable; they were trusted. That was a great comfort. You see, Mr. Chairman, they do one thing and one thing only, and they are experts at it — they save lives. Our lightkeepers were there for us, preventing accidents and responding to SOS calls.

At this moment in history it is they who need to be rescued and saved. It is now our time to respond to their SOS cry, "Save our stations." If those men leave the lights, other men will die. Lightkeepers are situated in very strategic spots and are often the only eyes and ears for long stretches along B.C.'s long coastline. An automated system as proposed will never, never replace or be a substitute for a manned system. Automated involvement is mechanical, devoid of feelings and human understanding.

Automation is an uncharted course that is being navigated. An automatic light station would not detect boats experiencing mechanical difficulties or being swept out to sea. It would not detect people overcome by carbon monoxide or other fumes. What automated devices are there to detect the last act of desperation, flares?

Time and time again, we hear testimony from those who were rescued because of the human touch. Those rescues speak of the immense value of the manned lighthouse stations. Time and time again, we hear from the keepers of the light how they made a difference and were the reason so many people are alive today instead of having succumbed to the cold elements.

A well-documented story is the one where 40 to 50 boats in a herring fleet were heading to the top end of Queen Charlotte Sound. The weather was ever so bad. It was a screaming, howling gale storm. Boats were dancing in the water. The rolling and the pitching were frightening. They kept in touch with the lightkeeper on Egg Island. She said, "I'll stay up all night if necessary, because I'm pretty sure there's going to be a break in the weather somewhere during the night. When it breaks, I'll be sure to let you know because tomorrow there's an even heavier storm

Dans les premières décennies de ce siècle, les gardiens de phare devaient polir les réflecteurs, tailler les mèches des lanternes au kérosène, changer les ampoules, remonter les mécanismes d'horlogerie et mettre en marche les indispensables cornes de brume. À cette époque, les bateaux dépendaient beaucoup des signaux lumineux et sonores qui leur venaient de la terre ferme pour atterrir sans anicroche.

Le Canada a repris trois phares de l'époque coloniale: ceux de Fisgard, Race Rocks et Sandheads, au moment où la Colombie-Britannique a adhéré à la Confédération en 1871. Pendant 120 ans, sur la côte ouest canadienne, à partir du moment où le premier phare de Fisgard a lancé ses premiers rayons dans la nuit, aucun bateau n'a fait naufrage et il n'y a eu aucune perte de vie attribuable à la négligence d'un gardien de phare.

Nous pouvons tous nous enorgueillir d'une tradition comme celle-là. La galanterie, l'expérience et le dévouement des gardiens de phare sont légendaires. Nous pouvons toujours compter sur nos gardiens. Ils étaient fiables. On leur faisait confiance. C'était très rassurant. Monsieur le président, les gardiens de phare ne remplissent qu'une seule fonction et ils sont experts en la matière: ils sauvent des vies. Nos gardiens de phare étaient sur place pour empêcher les accidents et répondre aux appels à l'aide.

Et voilà que maintenant c'est eux qui ont besoin d'être rescapés. Il nous incombe à nous maintenant de répondre à leur appel à l'aide: «Sauvez nos stations». Si ces gardiens quittent les phares, d'autres hommes vont mourir. Les gardiens de phare se trouvent dans des endroits très stratégiques et ils sont parfois les seuls yeux et les seules oreilles sur de longs parcours le long de la côte de Colombie-Britannique. Un système automatisé, tel que celui qui est proposé, ne pourra jamais être l'équivalent d'un système avec un préposé. L'automatisation est mécanique, froide et aveugle.

L'automatisation nous amène en terrain inconnu. L'automatisation des stations de phare ne permettrait pas de repérer les navires qui connaissent des difficultés mécaniques ou qui sont entraînés par les flots. L'automatisation ne permettrait pas de repérer les gens assaillis par le monoxyde de carbone ou d'autres gaz. Quel mécanisme automatisé pourra détecter le dernier geste fait en désespoir de cause, le lancement des fusées éclairantes?

Combien de fois avons-nous entendu dire que ceux qui avaient été rescapés l'avaient été à cause d'une intervention humaine. Ces cas-là sont très éloquentes pour défendre la valeur incommensurable de phares habités. Combien de fois avons-nous entendu les gardiens dire que leur intervention avait fait toute la différence et que c'est à cause d'eux que tant de gens aujourd'hui sont vivants et n'ont pas succombé aux effets des intempéries.

Un incident bien documenté est celui des 40 à 50 bateaux d'une flotte de pêche au hareng qui se rendaient à l'extrémité du bassin de la Reine Charlotte. C'était par gros temps. Le vent faisait rage et les bateaux dansaient sur l'eau. Le tangage était effarent. Ces bateaux sont restés en contact avec le gardien du phare de Egg Island. Elle leur a dit: «Je vais veiller toute la nuit au besoin car je suis à peu près sûre qu'il va y avoir une accalmie à un moment donné durant la nuit. À ce moment-là, je vais vous alerter car demain, la tempête sera encore plus féroce.» Ainsi, à 4 heures du



coming.”So at 4:00 a.m. she came on the air and told them the weather was coming down. She thought they could make it, and they did, safely. They were sure the lady saved some lives that night.

There are many, many more harrowing stories of people in distress saved and rescued by keepers of the light. They are reliable, they are always dependable. That is the comfort.

Rich Bryant, the bureaucrat directing West Coast automation plans, wrote that equipment such as automatic stations and buoys are prone to failure during severe weather and are not quickly restored, and individual readings are often missed.

The result is a total lack of confidence in the system. Flawed and erratic technology is intended to replace staffed lighthouses with a long track record of safety, reliability and dependability. Lightkeepers are trusted; automation is not.

When we had that storm about six or eight weeks ago, it was well documented that three of the automatic light stations did not work. Sometimes automatic stations do not work until found out, which could be days later. In the meantime, how can one defend a terrible accident? How many accidents need to happen, spilling vast quantities of dirty bunker oil on to beaches with all the consequences? It is almost ironic that the current Minister of Transportation, the Honourable David Anderson, will have to make the decision.

By the way, I talked to him about three months ago and, with no disrespect to the committee, it seemed to have already taken place. No changes will come about but, hopefully, with lots of presentations, the famous second look could be useful.

I remember the Honourable David Anderson crusading, and rightfully so, against the possibility of tankers involved in accidents causing damage to the coast of B.C. Now that he will have to make the decision, I hope he will be crusading as strongly regarding the potential of oil on the beaches. The information we have is that a differential of \$2 million to \$3 million is negligible in terms of the lost lives and cleanup which may need to be done. If governments can give money to Canadian Airlines and other companies to bail them out, then this can be done. I will return to that in a moment.

How many lives need to be snuffed out? How many watery graves will it take before we realize there is no replacement for the men and women looking out the window? It could be you that they save. The range and quality of human observation, delivery of safety services and up-to-the-minute weather reporting cannot be matched by mechanical devices which are unreliable. Savings on automation are minimum at best. The potential cost in lives and disasters knows no maximum.

matin, elle a contacté les marins et leur a dit que la tempête se calmait. À son avis, ils pouvaient rentrer au port, ce qu’ils ont pu faire en toute sécurité. Ils sont convaincus que cette gardienne de phare a sauvé des vies cette nuit-là.

Il y a encore quantité d’histoires ahurissantes de personnes en détresse qui ont été sauvées et rescapées par des gardiens de phare. Ce sont des gens fiables, sur lesquels on peut compter. C’est rassurant.

Rich Bryant, le bureaucrate qui s’occupe des plans d’automatisation sur la côte ouest, a écrit que le matériel, notamment les bouées et les stations automatiques, avait tendance à faire défaut par gros temps et qu’on ne les répare pas dans les plus brefs délais, si bien qu’il y a des relevés qui très souvent sont manquants.

Ainsi, l’on n’a absolument aucune confiance dans ce système. Une technologie qui fait défaut et est erratique remplacera des phares habités qui démontrent depuis longtemps qu’ils sont sûrs, fiables et efficaces. L’on fait confiance aux gardiens de phare; l’on ne fait pas confiance à l’automatisation.

Il y a six ou huit semaines, nous avons eu une tempête, et on a appris que trois des stations automatisées n’avaient pas fonctionné. Il faut parfois des jours avant que l’on découvre qu’une station automatisée ne fonctionne pas. Entre temps, comment prévenir un accident catastrophique? Combien faudra-t-il d’accidents, combien faudra-t-il de déversements de diesel-navire souillé sur les plages avec toutes les conséquences que cela implique? Il est presque ironique que l’actuel ministre des Transports, l’honorable David Anderson, ait à prendre une décision sous peu.

Au fait, je lui ai parlé il y a trois mois, et sauf le respect que je dois aux membres du comité, il semblait avoir déjà pris sa décision. On ne peut pas s’attendre à ce qu’il la modifie, mais il faut espérer qu’à la lumière de tant de témoignages, la fameuse évaluation critique sera utile.

Je me souviens que l’honorable David Anderson avait fait campagne, à bon droit, pour mettre les gens en garde contre la possibilité que des pétroliers échouent et causent des dégâts sur la côte de la Colombie-Britannique. Ce sera à lui de prendre la décision et j’espère qu’il fera une campagne aussi vigoureuse pour souligner le danger de déversement de pétrole sur les plages. D’après nos renseignements, une somme de 2 à 3 millions de dollars serait négligeable quand on songe aux pertes de vie et au travail de dépollution auquel on s’expose. Si les gouvernements peuvent renflouer les Lignes aériennes Canadien et d’autres compagnies, alors il est possible de trouver cet argent. Je reviendrai là-dessus dans un instant.

Combien faut-il de pertes de vie? Quelle étendue doit avoir le cimetière marin avant que nous prenions conscience qu’on ne peut pas remplacer les hommes et les femmes qui font le guet? Vous pourriez vous être celui ou celle qui sera sauvé ainsi. La portée et la qualité des observations faites par un homme ou une femme, les services de sécurité offerts et les bulletins météorologiques de dernière heure ne peuvent pas être remplacés par des mécanismes qui ne sont pas fiables. L’automatisation permettra des économies minimales dans les meilleures conditions. Les pertes de vie et les dégâts possibles ne sont pas chiffrables.

The information that we have is that, in 1994 and 1995, the cost of running all 35 lighthouses in B.C. was approximately \$9.64 million. In 1994 and 1995, the cost of running the eight stations scheduled for closure was \$1.7 million of the \$9.64 million. The cost savings for destaffing all 35 lighthouses is estimated to be \$3.7 million. The cost savings for destaffing the first eight stations is estimated at \$1.1 million.

I also speak on behalf of the Liberal caucus. We are not the government but the opposition. We make it perfectly clear that we cannot do things until we form the government, but part of our platform was to work with the provincial government to take over the lightstations and maintain the staffing as part of our promise — not the broken promises that we have heard about keeping the staff.

There are solutions. There are proposals to save those stations. They could be declared provincial marine parks with a public-private partnership arrangement. This could also be done in conjunction with a partnership agreement with the federal government. Many provincial and federal departments and private industries directly or indirectly benefit from the services of lightkeepers: fisheries, environment, tourism, transportation, education, manpower, public works, employment, multi-billion-dollar departments and industry provincially and federally.

There has been talk charging a certain percentage of the cost to those organizations which benefit. There are proposals to levy an insignificant marine and aviation fuel assessment and a boat license fee. A combination of those proposals will save our stations and could be done simultaneously with the new fisheries and harbour and ports policies. If we all truly want it, we can make it happen.

This transcends all political parties. As a former mariner for three and a half years, I have seen many lighthouses. I cannot describe the comfort and trust they gave me. Only lightkeepers can deliver safety and operate the lights to provide those rays of hope.

Mr. Chairman, that is my presentation. I do not have anything to give to you other than what is being reported, and that is fine. That is basically what I mentioned to the legislature. Let me assure you I am not an expert. I support the lightkeepers, as does our provincial party. I am not an expert when it comes to technical questions. My good friend Jim Abram is much more versed and much more qualified than I.

**Senator Bacon:** Are you totally against the automated system, or would you give it a chance to use both the staff and the system and see how it works before any final decision is made? What about an improved automated system? Would you accept that being implemented?

D'après nos sources, il en a coûté en 1994 et en 1995, 9,64 millions de dollars pour exploiter les 35 phares de la Colombie-Britannique. Au cours des deux mêmes années, le coût d'exploitation des huit phares que l'on prévoit de fermer était de 1,7 million de dollars. Les économies prévues grâce à l'automatisation des 35 phares sont estimées à 3,7 millions de dollars. Dans le cas des huit premières stations, ces économies sont estimées à 1,1 million de dollars.

Je suis également le porte-parole du Groupe parlementaire libéral. Notre parti ne forme pas le gouvernement. Nous sommes dans l'opposition. Il faut que l'on sache que nous ne pouvons rien faire tant que nous ne sommes pas au pouvoir, mais une partie de notre plate-forme prévoyait de travailler avec le gouvernement provincial pour reprendre les phares et y maintenir des gardiens. Cela faisait partie de nos promesses, contrairement aux promesses non tenues concernant le maintien des gardiens.

Il y a des solutions. On a proposé certaines choses pour préserver les phares. On pourrait décréter qu'ils font partie des parcs maritimes provinciaux en vertu d'une entente de partenariat entre le secteur public et le secteur privé. Le gouvernement fédéral pourrait également adhérer à ce partenariat. Bien des ministères provinciaux et fédéraux et des secteurs industriels privés bénéficient directement ou indirectement des services qu'offrent les gardiens de phare: ainsi, les pêches, l'environnement, le tourisme, le transport, l'enseignement, la main-d'oeuvre, les travaux publics, l'emploi, les ministères et les industries qui ont des budgets de plusieurs milliards de dollars à l'échelle provinciale et fédérale.

Il a été question de percevoir un certain pourcentage des coûts auprès des organisations qui bénéficient de ces services. On a proposé de percevoir un droit symbolique sur les licences des bateaux et sur le carburant utilisé par les avions et les bateaux. Si l'on combine des éléments de ces propositions-là, nous arriverons à préserver nos stations et cela pourrait se faire en même temps qu'on actualise les politiques concernant les ports et les pêches. Avec un peu de bonne volonté, cela peut se faire.

L'appartenance politique n'a rien à voir ici. Comme j'ai été marin pendant trois ans et demi, j'ai vu beaucoup de phares. Je ne peux pas vous décrire combien ils me rassuraient et me mettaient en confiance. Seuls les gardiens de phare peuvent garantir la sécurité et faire fonctionner les phares pour dispenser ce rayon d'espoir.

Monsieur le président, c'était mon exposé. Je ne peux rien ajouter à ce qui a déjà été présenté et c'est très bien ainsi. C'est essentiellement ce que j'ai dit à l'assemblée législative. Soyez assurés que je ne suis pas un expert. J'appuie les gardiens de phare, à l'instar de notre parti provincial. Je ne suis pas un expert en matière technique. Mon bon ami Jim Abram est beaucoup plus versé que moi en la matière, beaucoup plus qualifié.

**Le sénateur Bacon:** Êtes-vous totalement opposé au système automatisé ou seriez-vous prêt à avoir recours aux deux, le préposé et le système automatisé, afin de voir si cela fonctionne avant que l'on ne prenne une décision définitive? Que pensez-vous d'un système automatisé amélioré? Accepteriez-vous qu'on le mette en oeuvre?



**Mr. Reitsma:** Our position has been that certainly our caucus will not destaff lighthouses because we want the B.C. coastline to be safe. We suggested the operating cost for the first year be covered by transferring the federal budget allocations for lighthouses to the province and the operating costs after the first year would be met through planned downsizing and reorganization of the government. We are not in favour of destaffing.

**Senator Bacon:** Would you be in favour of using both staffing and the automated system?

**Mr. Reitsma:** I am not an expert on that, but I live in Paskville on the East Coast. Six or eight weeks ago when we had a gale storm, power was out and three of the automated light stations did not work. I do not think that is a great record.

**Senator Bacon:** Is there no staff left there?

**Mr. Reitsma:** No, but they did not work. The automated ones broke down. It is a paltry \$2 million to \$3 million. Consider some of the suggestions made in terms of boat of aviation license fees. We can bail out various companies and help with decreasing the fuel tax. I do not think I have met too many people who would object to an insignificant increase in gasoline or marine fuel and a boat license fee if it means safety on the shores.

**Senator Adams:** Do you have any idea how much traffic passing through here on the B.C. coast from Alaska down to Washington state uses lightkeepers? Some of the regulations have changed for the tankers that pass through here going down to the States.

I remember some testimony during a hearing held in B.C. by our energy committee over a year. Something happened in Alaska regarding a tanker being retrofitted. I was wondering whether there had been a change in regulation that ships, mostly tankers, must go farther out to sea instead of travelling close to shore. Has that happened? Is there really not much traffic through there now?

**Mr. Abram:** There is traffic that mostly comes down the outside of Vancouver Island, but it is now being allowed to a certain extent to come down the inside. Lightstations have provided monitoring of environmental situations and spills over the years. They were the first to spot the *Nestuka* oil spill off the West Coast of Vancouver Island. If the regulations are to allow further traffic down the inside passage, there is certain to be more incidents of spills or impending disaster. We just had one just north of Seymour Narrows north of Campbell River, where a cruise ship and a barge or a tug pulling a barge with propane and explosives had a very near miss and almost collided. That was monitored and reported by Chatham Point lightstation.

**Senator Adams:** It is mostly a concern about the shore. There are small boats and people canoeing. Since the AWOS have been put up, the concern is they do not have communication regarding

**M. Reitsma:** La position de notre groupe parlementaire est assurément de ne pas retirer les gardiens des phares car nous voulons que la côte de la Colombie-Britannique soit sécuritaire. Nous avons proposé que les coûts d'exploitation la première année soient assumés en transférant les crédits prévus dans le budget fédéral pour les phares à la province alors que les coûts d'exploitation ultérieurs seraient financés grâce à la réorganisation et à la réduction des effectifs prévus. Nous ne sommes pas favorables au retrait des gardiens.

**Le sénateur Bacon:** Préconiseriez-vous le recours au gardien et au système automatisé?

**M. Reitsma:** Je ne suis pas expert en la matière mais je vis à Paskville sur la côte est. Il y a six ou huit semaines, quand nous avons eu ces grosses bourrasques, il y a eu panne d'électricité et trois des stations automatisées n'ont pas fonctionné. Je ne pense pas que ce soit une statistique enviable.

**Le sénateur Bacon:** Il n'y a plus de gardien de phare?

**M. Reitsma:** Non, et les stations automatisées n'ont pas fonctionné. Elles sont tombées en panne. Il s'agit d'un misérable montant de 2 à 3 millions de dollars. Il faudrait songer aux suggestions comme celles des droits sur les licences pour exploiter une embarcation ou un aéronef. Nous pouvons renflouer certaines compagnies et les aider en réduisant la taxe sur le carburant. Je n'ai pas rencontré beaucoup de gens qui s'opposeraient à une augmentation négligeable du carburant marin ou de l'essence et qui verraient un inconvénient à un droit de licence sur les embarcations si cela doit garantir la sécurité des côtes.

**Le sénateur Adams:** Savez-vous combien de bateaux qui descendent de l'Alaska vers l'État de Washington le long de la côte de la Colombie-Britannique et se servent des phares? Les règlements concernant les pétroliers qui se dirigent vers les États-Unis ont été modifiés.

Notre comité de l'énergie a tenu des audiences ici en Colombie-Britannique il y a un an. Un témoin nous a parlé d'un pétrolier qui serait rénové en Alaska je me demandais si les règlements avaient été modifiés pour que les navires, essentiellement des pétroliers, empruntent un parcours plus au large de la côte. Y a-t-il eu modification des règlements? Le trafic a-t-il diminué par là?

**M. Abram:** Le trafic passe essentiellement le long de la côte extérieure de l'île de Vancouver mais il est permis dans certains cas de naviguer entre l'île et le continent. Les phares ont fait la surveillance de la situation écologique et des déversements au fil des ans. Ils sont les premiers à avoir repéré la marée noire du *Nestuka* sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Si entre l'île et le continent, les règlements permettaient un accroissement du trafic, il n'y aurait plus de déversements, plus de risques de désastre. Nous venons d'en voir un au nord du détroit de Seymour, au nord de Campbell River. En effet, un bateau de croisière et une barge ou plutôt un remorqueur tirant une barge chargée de propane et d'explosifs se sont presque heurtés. C'est le phare de Chatham Point qui a surveillé la situation et l'a signalée.

**Le sénateur Adams:** Ce qui est le plus inquiétant, c'est la côte. Il y a de petits bateaux et des canots. Depuis qu'on a recours au AWOS, on s'inquiète du fait que ces embarcations ignorent tout

destination and what the weather is. Do people involved in recreational boating use the lightstations?

There are some people who canoe on the coast and we also have some in the Territories. Some canoe up the rivers and some canoe along Hudson Bay. How is that dealt with in B.C.?

**The Chairman:** Perhaps, senator, we are skating here at cross-purposes. If you care to respond to that question, that is fine but perhaps now that Mr. Abram is at the table, we will introduce him.

**Mr. Reitsma:** I will, Mr. Chairman. When Jim Abram phoned a month ago, he made me aware that it was because of him that some kayakers in distress were spotted. Otherwise, quite likely, some severe injury or drowning could have taken place. An automated station would not have noticed flares, would not have noticed fumes, would not have noticed many of the recreational-tourism-related activities. There is no mechanism for that other than a human eye. There is plenty of recreational kayaking, boating, canoeing. It is a big business.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reitsma, for your presentation.

I would formally introduce Mr. Jim Abram. He is very widely known, internationally known, an author, a consummate historian with respect to lighthouse activity on this coast. I commend senators to his written work.

As one who has had quite an introduction to the difficulties from here to Langara through the mind and thoughtfulness of Mr. Abrams, we are fortunate and privileged to have him with us this morning.

**Mr. Jim Abram, President, B.C. Lightkeepers:** Mr. Chairman, thank you for that glowing introduction. May I ask to distribute the presentation that I have with some appended material and also a presentation that my wife, Wendy, wrote. She cannot be here because she is doing my job at the present time.

**The Chairman:** Mr. Abram is the president of the British Columbia Lightkeepers Association and I can attest to their diligence and their concern.

**Mr. Abram:** Honourable senators, thank you for coming to British Columbia and allowing us the opportunity to speak with you today. It is very much appreciated by all of us.

For those of you who do not know me, I am the president of the B.C. Lightkeepers Local of the Public Service Alliance of Canada. I am also the principal lightkeeper at Cape Mudge lightstation which is located on Quadra Island. I live there with my family and my assistant keeper and his family.

I consider it very timely for the Senate to have authorized this investigation into national transportation safety and particularly along the coast of British Columbia. The issue of marine and aviation safety is one to which my family and I have devoted our

des conditions météorologiques qui prévalent là où ils vont. Ceux qui font de la navigation de plaisance utilisent-ils les phares?

Il y a des gens qui font du canot le long de la côte, dans les territoires également. Certains remontent les fleuves, d'autres naviguent dans la baie d'Hudson. Que fait-on en Colombie-Britannique à cet égard?

**Le président:** Sénateur, je crains que vous n'anticipiez ici. Vous pouvez répondre à cette question mais puisque M. Abram est assis à la table, je vais le présenter.

**M. Reitsma:** Monsieur le président permettez-moi de le faire. Quand Jim Abram m'a téléphoné il y a un mois, il m'a rappelé que c'était à cause de lui que certains kayakistes en détresse avaient été repérés. Si cela n'avait pas été fait, il est fort probable qu'il y aurait eu des noyades ou des blessures graves. Une station automatisée n'aurait pas pu remarquer les fusées éclairantes, ni les gaz qui s'échappaient, et elles n'auraient pas pu remarquer un grand nombre des activités récréatives et de tourisme qui se déroulent. Pour cela, il faut absolument l'oeil de l'homme. Il y a beaucoup de kayaks, de navigation de plaisance, de canotage. C'est un secteur très prospère.

**Le président:** Merci, monsieur Reitsma.

Je vais présenter officiellement M. Jim Abram. Il est très connu, à l'échelle internationale, car c'est un auteur, un fervent historien concernant les phares sur ce littoral. Je recommande aux sénateurs de lire ses oeuvres.

C'est une chance et un privilège de l'accueillir ce matin car c'est grâce à M. Abram que j'ai été mis au courant des difficultés qui existent sur le parcours qui sépare Langara du lieu où nous sommes.

**M. Jim Abram, président, Gardiens de phares de Colombie-Britannique:** Monsieur le président, merci de cette présentation élogieuse. Puis-je vous demander qu'on distribue l'exposé que j'ai apporté et qui contient des annexes de même qu'un article écrit par ma femme, Wendy. Elle n'est pas ici parce qu'elle fait mon travail en ce moment.

**Le président:** M. Abram est président de l'Association des gardiens de phares de Colombie-Britannique et je peux témoigner de leur diligence et de leur intérêt.

**M. Abram:** Honorables sénateurs, merci d'être venus en Colombie-Britannique et de nous donner l'occasion de vous adresser la parole aujourd'hui. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Pour ceux qui ne me connaissent pas, je suis le président de la section locale des gardiens de phares de Colombie-Britannique de l'Alliance de la fonction publique du Canada. Je suis également le principal gardien de phares de la station de Cape Mudge qui se trouve sur l'île Quadra. Je vis là-bas avec ma famille et le gardien adjoint et sa famille.

Je trouve qu'il est tout à fait opportun que le Sénat ait autorisé une enquête sur la sécurité des transports à l'échelle nationale, notamment le long de la côte de la Colombie-Britannique. En tant que gardiens de phares en Colombie-Britannique, ma famille et



lives over the past 18 years as B.C. lightkeepers. We believe it is extremely important, worthwhile and fulfilling and very much appreciated by the travelling public.

Over the past 11 years, I have led the opposition to the destaffing of B.C. lightstations in order to preserve the most efficient and cost-effective delivery system of essential transportation safety services that has ever been established. I am here today to inform you of the services provided by lightkeepers, the extent of their use and the impact of their discontinuation.

The Canadian Coast Guard started its program to automate lightstations in the late 1960s. The purpose was to allow electronic equipment to do some of the more mundane, simple tasks to give the lightkeepers more time to perform the myriad of other tasks that were being added to their unofficial daily duties. These included expanded weather reporting for marine and aviation safety, an increased role in assistance to search and rescue, an increased role in radio communications due to the incomplete coastal coverage by Coast Guard radio, and extensive use by other government agencies for scientific observation and data collection.

The automation was intended as an enhancement to staffed lightstations, not a replacement for staff. In a 1981 Auditor General's report, it was stated that between \$60 million and \$70 million had been expended on the program, yet the program was far from being complete or effective.

In the 15 years that have elapsed since those figures were released, it would be fair to assume that at least that amount has been expended in addition to the original figures due to the total preoccupation that the Coast Guard bureaucracy has had with the destaffing issue since 1984. Careers have been built on this program and the agenda has become personal for those career technocrats. The original goal has been lost and the focus has been aimed at destaffing rather than automation due to general budget cuts within departments.

To ensure the continuation of the middle and upper levels of bureaucracy, the cuts have been passed down to the operational levels, the service delivery levels, the levels that give reason for the existence of the department in the first place.

In answer to one of the questions in your terms of reference, government cuts have affected safety over the years. However, it is not the cuts that affected the safety; it is the misplaced trust in the bureaucracy to make the cuts where they will have the least impact on the operations. Coast Guard management has proven year after year that they will always cut operational programs rather than their own redundant and overpaid positions.

moi-même nous intéressons à la question de la sécurité maritime et aérienne depuis 18 ans. Nous pensons qu'il est extrêmement important, valable et gratifiant de faire ce travail car il est très apprécié par le public voyageur.

Depuis 11 ans, je lutte contre le retrait des gardiens de phares des phares de Colombie-Britannique afin de préserver le système le plus efficace et le plus rentable dans les services essentiels de sécurité des transports. Si je suis venu aujourd'hui, c'est pour vous parler des services dispensés par les gardiens de phares, de l'ampleur de leur utilisation et des conséquences de leur retrait.

La Garde côtière canadienne a entrepris un programme d'automatisation des phares vers la fin des années 60. Il s'agissait d'équiper les phares d'un mécanisme électronique qui pourrait accomplir les tâches les plus simples et les plus banales afin que les gardiens de phares puissent disposer de plus temps pour accomplir toute une gamme d'autres tâches qui venaient s'ajouter à leur travail quotidien officieux. On leur demandait alors de faire des rapports météorologiques plus détaillés pour la sécurité maritime et aérienne, de jouer un rôle plus actif dans les opérations de recherche et de sauvetage, de jouer un rôle plus actif dans les communications radio parce que la radio de la Garde côtière ne pouvait pas couvrir toute la côte, et divers organismes gouvernementaux ont commencé à utiliser intensivement les services des gardiens de phares pour faire des observations scientifiques et recueillir des données.

L'automatisation visait donc à venir en aide aux gardiens de phares et non pas à les remplacer. Dans son rapport de 1981, le vérificateur général révèle que ce programme avait coûté entre 60 et 70 millions de dollars et pourtant il n'était pas mené à bien ni efficace.

Au cours des 15 années qui se sont écoulées depuis, ces chiffres ont été publiés et on peut présumer qu'une somme équivalente a été dépensée en sus de la somme originale à cause de l'obsession de la bureaucratie de la Garde côtière qui envisage le retrait des gardiens de phares depuis 1984. Il y a des fonctionnaires qui ont joué leur carrière sur ce programme dont la réalisation leur tient personnellement à coeur. On a perdu de vue l'objectif de départ et le but est désormais de supprimer les gardiens de phares et non pas de procéder à l'automatisation par suite des compressions budgétaires générales au sein des ministères.

Pour faire perdurer les emplois des fonctionnaires de maîtrise et des cadres, les compressions visent désormais le niveau des opérations, la prestation des services, ce qui est la raison d'être même du ministère.

Il faut répondre à une des questions que vous posez dans votre mandat, à savoir si les compressions gouvernementales ont affecté la sécurité au fil des ans. Il faut dire que ce ne sont pas les compressions qui ont affecté la sécurité mais le fait que l'on ait à tort fait confiance aux bureaucrates pour procéder à ces compressions de manière à ce qu'elles aient le moins d'incidence possible sur les opérations. La gestion de la Garde côtière a fait la preuve année après année qu'elle choisira toujours de supprimer le programme opérationnel plutôt que de sabrer dans le nombre des postes d'administration grassement payés et faisant double emploi.

Government still has not picked up on this ongoing practice. Government has not listened to the people who have elected them, whom they represent and who have paid for these services. They have allowed unelected, unaccountable bureaucrats to come up with ill-conceived plans that are totally contrary to the public needs and wishes. They have allowed those same bureaucrats to manipulate and misrepresent reality when reporting back to their political masters. I use that term, "political masters" loosely, as it is a matter of public record that the director general of the Canadian Coast Guard stated that he does not have to do as the minister says. Rather than being fired for his contempt for political direction, he was promoted to his present position, a position of power over all of the marine and aviation transportation safety services.

Honourable senators, I think you have your work cut out for you. Lightkeepers and lightstations have changed relatively little since their establishment on this coast 130 years ago, other than the expansion in the services and the increased demand I have mentioned. This has been due to the phenomenal increase in population, commerce and modes of travel.

We are slightly better paid than those who came before us. However, we are still one of the lowest paid groups of public servants in Canada with an average salary of \$26,000 per annum. We do get a house to live in. However, we pay for all of our own supplies and provisions. We work 12-hour shifts, seven days per week, 365 days per year. We receive absolutely no overtime or credit for hours worked beyond the normal eight hours per day, five days per week.

**The Chairman:** When was the last time you had a pay raise?

**Mr. Abram:** I believe it was 1991.

I would like to state that this is not a complaint. It is merely a statement of fact for this record to substantiate my claim earlier of cost-effective delivery of services. Our totally outdated job descriptions do not in any way, shape or form reflect our actual duties. Most of these duties have evolved over time and out of necessity and we welcome the addition of duties to our day since we know that the services provided are necessary for the safe transportation of the working and travelling public on our coastline.

Many, many people ask what lightkeepers do. In addition to total maintenance of all the property, structures, machinery and equipment, we provide seven marine local weather observations daily which include sky conditions; visibility; obstructions to visibility, such as fog or snow; types of precipitation; wind speed, direction and tendency, such as gusting; seastate, including wave height and swell height; and any other relevant remarks that are significant to mariners or pilots. Select stations along the coast also give barometric pressure and tendency.

Le gouvernement n'a pas encore compris ce qui se passe. Le gouvernement n'a pas écouté la voix des électeurs, qu'il représente et qui paient pour ces services. Le gouvernement a permis à des bureaucrates non responsabilisés et non élus de présenter des plans mal organisés qui vont totalement à l'encontre des souhaits du public et du bien public. Le gouvernement a permis à ces mêmes bureaucrates de manipuler et de présenter sous un faux jour la réalité lorsqu'ils tenaient leurs maîtres politiques au courant. J'utilise l'expression «maîtres politiques», de façon générale, parce qu'il est bien connu que le directeur général de la Garde côtière canadienne a déclaré qu'il n'a pas à respecter la volonté du ministre. Au lieu d'être licencié pour pareille indiscipline, on lui a donné de l'avancement, et il dirige désormais les destinées de tous les services de sécurité en matière de transports maritimes et aériens.

Honorables sénateurs, je pense que vous avez votre feuille de route. Les phares et les gardiens de phares ont très peu changé depuis leur avènement sur cette côte il y a 130 ans, à part la multiplication des services et l'accroissement de la demande dont j'ai parlé. Cela s'explique du fait qu'il y a eu une augmentation phénoménale de la population, du commerce et des moyens de transports.

Nous sommes un peu mieux payés que nos prédécesseurs. Toutefois, nous faisons partie d'un des groupes les moins bien rémunérés de tous les fonctionnaires canadiens, le salaire moyen annuel étant de 26 000 \$. Il est vrai qu'on nous fournit le logement. Toutefois, il nous faut payer tout ce dont nous avons besoin, fournitures et provisions. Nous travaillons des plages de 12 heures, sept jours par semaine, 365 jours par an. Nous n'obtenons pas de temps supplémentaire payé ou de crédit pour les heures travaillées au-delà des huit heures réglementaires par jour, cinq jours par semaine.

**Le président:** À quand remonte votre dernière augmentation de salaire?

**M. Abram:** Je pense que c'était en 1991.

Je tiens à dire qu'il ne s'agit pas ici d'une plainte. Je ne fais que citer des faits à l'appui de mon affirmation concernant la rentabilité des services. La description de notre emploi est tout à fait désuète car elle ne contient absolument pas la liste de nos responsabilités actuelles. Pour la plupart, ces responsabilités ont évolué avec le temps et les besoins. Nous sommes ravis que l'on rajoute des tâches à la liste de celles que nous accomplissons actuellement car nous savons que les services que nous fournissons sont nécessaires à la sécurité des transports des travailleurs et des voyageurs sur la côte.

Beaucoup de gens se demandent ce que font les gardiens de phares. Outre l'entretien de tout ce qui se trouve sur les lieux, structures, machines et équipement, nous devons fournir quotidiennement sept bulletins météorologiques marins locaux et notamment l'état du ciel, la visibilité, les obstructions à la visibilité comme le brouillard et la neige, le genre de précipitations, la vitesse du vent, sa direction et sa tendance, comme les rafales par exemple, l'état de la mer, y compris l'amplitude de crête à creux et le creux de la houle, ainsi que d'autres observations qui sont importantes pour les marins et les pilotes. Il



In addition to the marine weathers, 17 stations give a surface aviation weather report that, added to the above information, also gives layers of cloud, their height, amount and type; the temperature of the dewpoint, which is critical for aviators; and special remarks of concern to aviators such as thunder and lightning in the area; conditions in the area but not right at our observation point; and any other relevant information that could affect their safety.

We do climate information every 12 hours, which records the maximum and minimum temperatures for the day and night and types and amount of precipitation for each period. Select stations provide 24-hour tsunami warning system monitoring, seismic activity recording, water sampling for salinity and temperature, and various bird and marine mammal monitoring. Fisheries infractions and possible drug trafficking are closely monitored and reported by all stations. Our strategic location from border to border is a visible reminder of our Canadian sovereignty over the Inside Passage. This has been threatened in the past year during the fish wars, as they were called.

What we actually do as lightkeepers is watch the coast. Each and every one of us, unpaid family members included, watch what is going on all around us all of the time. We know when something is different, whether it be a ship in distress, an unusual sighting of an aircraft or vessel, or a subtle change in the weather that could be early warning of impending disaster. We are human observers of the entire 360-degree celestial dome and all of the water and land around us. We can see, hear, smell, feel and sense what is going on. Nothing, and I repeat nothing, that exists today can provide this degree of observation. Any replacement of human observations is a degraded level of service. It is a level of service that is not acceptable to the users of the service. People will die if this degradation of service levels is allowed to continue.

Who uses the services we provide? It used to be a common assumption that these were services for boaters. In late 1994 and early 1995, a team of four Coast Guard managers and four lightkeepers, myself being one of them, were instructed by Canadian Coast Guard to hold public meetings in 28 communities on the coast of B.C. We heard from every sector of the marine public: the billion-dollar commercial fishing industry, the billion-dollar recreational fishing industry, the multi-million-dollar recreational boating industry, the multi-billion-dollar tug and barge shipping industry, the multi-million-dollar fish farming industry, which is growing daily; the multi-million-dollar marine transport industry. We heard from the multi-billion-dollar forest

y a certaines stations le long de la côte qui donnent également la pression barométrique et la tendance.

Outre, le temps qu'il fait en mer, 17 stations donnent également des rapports météorologiques pour la navigation aérienne si bien qu'en plus des renseignements cités plus haut, elles fournissent des renseignements sur l'ennuagement, sa hauteur, sa quantité et son type, de même que la température de rosée, qui est critique pour les aviateurs. À cela s'ajoutent des remarques spéciales pour les aviateurs, comme la présence de tonnerre et d'éclairs dans la région, toute situation anormale à notre poste d'observation et tous les autres renseignements pertinents qui pourraient avoir des répercussions sur leur sécurité.

Nos renseignements météorologiques sont renouvelés toutes les 12 heures, et nous donnons les maxima et minima pour la température de la journée et de la nuit de même que le type de précipitations au cours de chacune des périodes. Dans certaines stations, on fait la surveillance 24 heures sur 24 des données fournies par le centre d'alerte des tsunamis, on procède à l'enregistrement de l'activité sismique, à l'échantillonnage de l'eau pour en mesurer la salinité et la température, et on surveille diverses espèces d'oiseaux et de mammifères marins. Par ailleurs, toutes les stations surveillent les infractions à la Loi sur les pêches et un éventuel trafic de drogues. Notre situation stratégique d'une frontière à l'autre témoigne éloquentement de notre souveraineté canadienne sur l'«Inside Passage». Pendant les guerres du poisson, comme on les a appelées, ces dernières années, cette souveraineté a été menacée.

Le travail du gardien de phares est en fait de surveiller la côte. Chacun d'entre nous, y compris les membres de notre famille, qui ne sont pas rémunérés, sont constamment en train d'observer ce qui se passe aux alentours. Nous savons quand il y a quelque chose de différent, qu'il s'agisse d'un navire en détresse, d'un avion ou d'un bateau qui ne devrait pas être là où il est ou un changement imperceptible de la météo qui peut être annonciateur d'une catastrophe. Nous sommes les observateurs humains qui surveillent les 360 degrés de la voûte céleste, de l'eau et de la terre qui nous entourent. Nous pouvons voir, entendre, sentir et humer ce qui se passe. Il n'y a rien aujourd'hui, absolument rien, qui puisse observer autant de choses. Tout ce qui remplacera des observations humaines se traduira par une dégradation du service, une qualité de service inacceptable pour ses usagers. Il y aura mort d'hommes si l'on laisse cette dégradation du service se poursuivre.

À qui sert les services que nous offrons? On croyait généralement que c'était les plaisanciers. À la fin de 1994 et au début de 1995, une équipe composée de quatre gestionnaires de la Garde côtière et de quatre gardiens de phares, dont je fais partie, ont reçu l'ordre de la Garde côtière de tenir des assemblées publiques dans 28 localités de la côte de la Colombie-Britannique. Nous avons entendu tous les secteurs du milieu maritime: pêche commerciale, pêche sportive, navigation de plaisance, remorqueurs et chalands, pisciculture en pleine expansion, et transports maritimes, chaque secteur valant plusieurs millions, voire plusieurs milliards de dollars. Nous avons entendu des représentants du secteur forestier, dont un des témoins d'aujourd'hui, M. Terry

industry and one of their representatives was here today, Terry Shields. We heard from the billion-dollar tourist industry and we heard from the multi-million-dollar air transportation industry.

The RCMP marine, air and land detachments appeared in uniform on behalf of the RCMP. That was an official position of the RCMP, not of individual members.

We heard from Fisheries officers, scientists, First Nations elders, chiefs and members whose lives depend on safe transport between their homes and their traditional food-gathering areas.

We heard from every local government, the provincial government, chambers of commerce and community organizations. They said they were opposed to any further reduction in transportation safety services. They were opposed to any further destaffing of lightstations and the corresponding reduction or elimination of services.

In short, we heard from an incredibly broad cross-section of the coastal population and no one supports the destaffing or the idea that human observations can be replaced by faulty automatic equipment that was never designed to replace people but only to augment it. Please keep that in mind. The bureaucrats on that mission did not listen. They have pushed on, manipulated data and assured the minister that transportation safety will not be compromised, and he himself has been compromised by those self-serving bureaucrats.

This evolution in direction has been an intentional, long-term attempt to mislead the public and the politicians. So far the only ones that have bought it are the politicians. They must rely on the people they hire to advise them, but they must also respond to the people who elected them when these people provide intelligent, first-hand, factual information concerning a plan that was devised by engineers that does not work and will affect their safety and their livelihoods.

I have already mentioned the overall impact of any further reduction in transportation safety services from lightstations. It warrants repeating: People will die. In addition, the economy of this province's coastal communities will suffer and the government of Canada will spend more than they propose to save through destaffing.

This is what a post-staffing of lightstations scenario will look like: All of the maintenance of the site, structures, machinery and equipment, will be done by highly-paid workers, possibly on contract, flown in by helicopter on a regular basis from Victoria. Helicopter time ranges from \$1,700 per hour to \$2,700 per hour, depending on the type of aircraft.

There will no longer be any assistance to search and rescue provided on a coastline where severe cuts to the search and rescue fleet are currently taking place. The more than 6,000 incidents of assistance that lightkeepers provided last year alone will go unattended. The dozen people who were pulled from the water by lightkeepers and are conducting their lives today would be dead. No one else would be there to save them.

Shields. Nous avons aussi entendu les représentants du tourisme et des transports aériens.

Des membres des détachements maritimes, aériens et terrestres de la GRC ont comparu en uniforme au nom de la Gendarmerie. Ils parlaient au nom de la Gendarmerie et non en leur nom propre.

Nous avons entendu des agents des pêches, des scientifiques, des aînés des Premières nations, des chefs et des membres dont la vie dépend de la sécurité des transports entre leur domicile et les régions traditionnelles de cueillette d'aliments.

Nous avons entendu chaque administration locale, le gouvernement provincial, les Chambres de commerce et les organismes communautaires. Tous se sont opposés à des réductions supplémentaires des services garantissant une sécurité des transports. Ils se sont dit opposés à l'élimination du personnel des phares et de la réduction correspondante ou de l'élimination des services.

En un mot, nous avons entendu un très large éventail de la population côtière et personne n'est en faveur de l'automatisation ou n'accepte que les observations humaines puissent être remplacées par du matériel automatique défaillant qui n'a jamais été conçu pour remplacer l'être humain et dont la vocation était de l'assister. Ne l'oubliez pas. Les bureaucrates qui faisaient partie de cette mission n'ont rien écouté. Ils sont allés de l'avant, ont manipulé les données et ont assuré au ministre des Transports que la sécurité ne serait pas compromise. Or, c'est lui qui a été compromis par ces bureaucrates intéressés.

Cette évolution a été un effort intentionnel et à long terme pour induire la population et les politiques en erreur. Les seuls qui ont mordu à l'hameçon aujourd'hui sont les politiques. Ils sont obligés de se fier à ceux qu'ils engagent pour les conseiller, mais ils doivent aussi rendre des comptes à ceux qui les ont élus lorsque ces citoyens leur donnent des renseignements intelligents, de première main et avérés sur un plan pondé par des ingénieurs, qui ne marche pas et qui menacera la sécurité et leur gagne-pain.

J'ai déjà parlé des répercussions générales de toute réduction supplémentaire des services garantissant la sécurité des transports grâce aux phares. Je le répète. Il y aura mort d'hommes. De plus, l'économie des villages côtiers de la province va en pâtir et le gouvernement fédéral devra dépenser davantage que ce qu'il compte économiser grâce à l'automatisation.

Voici ce qui se passera après l'élimination des gardiens de phares. Tout l'entretien des bâtiments, des machines et du matériel sera fait par des travailleurs bien rémunérés, peut-être à contrat, qui viendront en hélicoptère à intervalles réguliers de Victoria. Un hélicoptère coûte entre 1 700 \$ et 2 700 \$ l'heure, selon le type d'appareil.

Aucune aide ne sera plus apportée aux opérations de recherche et de sauvetage sur la côte, au moment où l'on est en train d'effectuer des réductions importantes à la flottille de sauvetage. L'an dernier, à plus de 6 000 reprises, les gardiens de phare ont apporté leur aide; il n'y aura plus personne pour le faire. La douzaine de personnes qui ont été rescapées par des gardiens de phares, seraient mortes aujourd'hui. Il n'y aura plus personne pour les sauver.



The marine weather services provided by lightkeepers in their present comprehensive form will disappear and will be replaced in some locations with a sensor that will only give wind speed and direction and possibly barometer, and it will only give that information occasionally. Records and public testimony report that the equipment only reports about 50 per cent of the time during the worst weather when it is needed the most.

Please do not forget the insignificant amount of information that it will report when it is working, compared to the human observation which I outlined earlier. Do not forget that the human reports 100 per cent of the time, no matter what the weather is.

The other important point is that no one will be there to attest to the accuracy of the information that might be provided by this inferior automatic instrument. Records show startling inaccuracies and false reports. Yet mariners and aviators are expected to risk their lives, their craft, their cargo and their passengers based on equipment that chronically reports false or missing information.

Remember, this equipment was not designed to report a local weather observation as a human would. It was only designed to provide data for forecasting purposes at an expected rate of return of 80 to 90 per cent of the time. That is all it was designed for.

The Canadian Coast Guard will install one or possibly two wave-rider buoys in an attempt to look like it is responding to public needs. The buoys are supposed to give the sea condition in the area. They report it as combined wave and swell height, which is an average of two distinctly different wave types that can be coming from totally different directions. The buoy also has no capability to measure tide-rip conditions in the vicinity. In our coastal waters these are quite common. At my station, 20-foot standing waves are not uncommon. They would not be registered even if a buoy could be left in the area.

There will also be the elimination of the aviation weather observations from 17 of the remaining 31 stations. This will effectively remove any chance that pilots might have had at making an informed decision in determining their flight plan. Pilots could cover the entire coast in a period of two hours. They need accurate, on-the-spot, visual weather observations to make accurate decisions. To fly in and have a look is a very dangerous and very expensive way of doing business and it will bankrupt many of the smaller companies.

There will also be an elimination of this aviation weather service to our Coast Guard helicopter pilots, who will be expected to fly in with crews to repair outages when the equipment breaks down. Those pilots have stated publicly that without on-site weather conditions, they will not fly. So much for timely repair of chronically ill equipment.

Les services de prévisions météorologiques maritimes assurés par les gardiens de phare, actuellement très complets, disparaîtront et seront remplacés à certains endroits par un capteur qui ne pourra donner que la vitesse, la direction du vent et peut-être des données barométriques et encore seulement à l'occasion. Les registres et les témoignages montrent que le matériel ne peut produire un rapport que la moitié du temps au plus gros de la tempête, alors qu'on en a le plus besoin.

N'oubliez pas non plus que ce sera une quantité minime de renseignements qui seront transmis lorsque l'appareil sera en état de marche, par opposition aux observations humaines dont j'ai parlé tout à l'heure. N'oubliez pas que l'humain peut donner un compte rendu 100 p. 100 du temps, quel que soit le temps qu'il fait.

Il faut aussi savoir qu'il n'y aura plus personne pour garantir l'exactitude des renseignements transmis par ces instruments automatiques de qualité inférieure. Les dossiers font état d'inexactitudes renversantes et de rapports erronés. Pourtant, les marins et les aviateurs sont censés risquer leur vie, leur appareil, leurs cargaisons et leurs passagers en se fiant à du matériel qui transmet de façon chronique des renseignements faux ou tronqués.

Je vous le rappelle, ce matériel n'a pas été conçu pour rendre compte de la météo locale, comme l'humain peut le faire. Il n'a été conçu que pour fournir des données destinées à établir des prévisions entre 80 et 90 p. 100 du temps. C'est tout.

La Garde côtière, va installer une ou deux bouées enregistreuses de vagues pour donner l'impression qu'elle répond aux besoins de la population. Les bouées sont censées rendre compte des conditions de la mer dans le secteur. Elles donneront des renseignements combinés sur le creux de la houle et l'amplitude de la crête de la vague. Ce qui sont deux types tout à fait différents de vagues, qui peuvent venir de deux directions tout à fait différentes. De plus, la bouée ne peut pas mesurer le courant de marée dans le secteur. Sur les côtes, se sont des conditions que l'on rencontre souvent. À mon phare, il n'est pas rare d'avoir des vagues de 20 pieds. Elles ne seront pas enregistrées même s'il y avait une bouée dans le secteur.

Dans 17 des 31 phares qui restent, on éliminera également les observations météorologiques pour l'aviation. Cela empêchera les pilotes de prendre des décisions éclairées lorsqu'ils détermineront leurs plans de vol. Les pilotes peuvent couvrir tout le secteur en deux heures. Ils ont besoin d'observations exactes, locales et visuelles pour prendre de bonnes décisions. Devoir se rendre sur place pour voir ce qu'il en est, est très dangereux et très coûteux; beaucoup de petites compagnies seront acculées à la faillite.

Ce service d'observations météorologiques n'existera plus non plus pour nos pilotes d'hélicoptères de la Garde côtière, qui devront emmener des équipes de réparateurs lorsque le matériel tombera en panne. Les pilotes ont déjà dit publiquement qu'en l'absence d'informations sur les conditions météorologiques locales, ils refuseront de décoller. Imaginez alors ce qu'il adviendra des réparations à un matériel qui tombe systématiquement en panne.

There was a very graphic example on October 17 this year of what is in store for us if the weather observations are replaced by automatic sensors that depend on communications links, satellites and computers. Four of the recently destaffed lightstations failed throughout the storm along with numerous other automatic weather stations along the coast. This happened just as the users said it would.

Once again the Coast Guard bureaucratic smoke-and-mirrors show kicked into gear. First they denied the failures. They out and out denied that the failures happened but the failures were documented.

Next they said it was communications failure. Then there were software glitches. The final insult came in the form of a press release that stated that even if a human being had been on the station, it would have made no difference.

This last statement demonstrates quite clearly to me that Coast Guard does not even know how the present system works. They do not understand it. If a lightkeeper had been on site, the weather observations would have been broadcast directly to the Coast Guard radio station where it would have been transcribed into the continuous marine broadcast and right to the users via VHF marine radio with no satellite, no computers, no communications links.

Coast Guard missed the whole point of this example. It does not matter at what point the system failed; the system failed. The user did not get the weather reports. Who cares where it got lost? For 36 hours the users did not get the weather reports.

This, honourable senators, is your post-destaffing scenario and its impact on transportation safety. The impact is serious and it is imminent. We British Columbians look forward to your assistance in advising the government that this program must be stopped.

I will gladly answer any questions you would like. I have given you submissions. I have also included one copy for the record of the following documents, one of them being the very last copy of the Lightstation Project Report, which is the report that was done in those 28 communities by the Coast Guard team. It was a very damaging report to their program and it has gone out of print and the Coast Guard will not reprint it. You have the last copy.

There is also the "Lifestation Assistance-to-Public Report." There is a long document in there that goes station by station and tells you exactly what lifestations did in the way of assistance. There are recent news clippings, some reports, briefing documents and, last but not least, the "Report on the Automatic System Failures, October 17-November 25, 1996", failures which have been recorded daily. Each one of you has received that. You can see very clearly that the problems have not been fixed. They have not been fixed over 20 years and they have not been fixed since October 17.

Le 17 octobre de cette année, il est survenu un accident qui illustre bien ce qui nous attend si les observations humaines sont remplacées par des capteurs automatiques tributaires des systèmes de télécommunication, du satellite et des ordinateurs. Quatre des phares qui viennent d'être automatisés sont tombés en panne pendant la tempête, tout comme de nombreuses autres stations météorologiques automatiques en bordure de la côte. Il est arrivé exactement ce que les utilisateurs avaient prévu.

Encore une fois, la Garde côtière a lancé son opération de dissimulation bureaucratique. Elle a d'abord nié les pannes. Carrément, elle a nié que ces pannes étaient survenues même s'il y a des preuves.

Puis, elle a dit que c'était une panne de communication. Puis des pépins avec le logiciel. Le coup de grâce a été le communiqué qu'elle a publié dans lequel elle a affirmé que même si un être humain avait été de service, cela n'aurait rien changé.

Pour moi, cela montre que la Garde côtière ne sait même pas comment fonctionne le système actuel. Elle n'y comprend rien. S'il y avait eu un gardien de phare sur place, les observations météo auraient été diffusées directement à la station radio de la Garde côtière où elles auraient été transcrites et incorporées au bulletin de diffusion maritime continue que les utilisateurs auraient pu capter directement grâce à leur récepteur de navigation, sans avoir à passer par un système de télécommunications, le satellite ou l'ordinateur.

C'est le cas de le dire, la Garde côtière a vraiment manqué le bateau. Peu importe où le système a flanché, il a flanché. L'utilisateur n'a jamais obtenu le bulletin météo. Peu importe quelle étape du processus a fait défaut. Pendant 36 heures, l'utilisateur n'a pas pu avoir de bulletins météo.

Voilà, madame et messieurs les sénateurs, ce qui arrivera après l'automatisation et quel effet cela aura sur la sécurité des transports. Les effets sont graves et sont imminents. Les citoyens de la Colombie-Britannique se tourment vers vous pour que vous convainchiez le gouvernement que ce programme doit cesser.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions. Je vous ai remis des documents. J'y ai inclus une copie pour vos dossiers des documents suivants. L'un d'eux est le tout dernier exemplaire du Lightstation Project Report, les constatations de l'enquête effectuée dans les 28 localités dont je parlais par l'équipe de la Garde côtière. Le rapport formulait des blâmes sévères à l'endroit du programme et est maintenant épuisé; la Garde côtière refuse de le réimprimer. Vous avez le dernier exemplaire.

Vous trouverez aussi le document intitulé «Lifestation Assistance-to-Public Report». C'est un document très volumineux qui examine chaque station de phare et qui énumère tous les cas d'assistance rendue. Vous trouverez également des coupures de presse, des articles, des documents d'information et, le dernier mais non le moindre, le rapport sur les pannes du système automatisé entre le 17 octobre et le 25 novembre 1996. Des inscriptions ont été faites chaque jour. Chacun d'entre vous a reçu cela. Il apparaîtra clairement que les problèmes n'ont pas été corrigés. Ils existent depuis 20 ans et ils n'ont pas été corrigés depuis le 17 octobre.



I would like to introduce one of those unpaid workers, my daughter Melissa. To illustrate the type of unpaid help we get, she noticed a fisherman fall overboard in front of our station a few years ago. He was the sole person on the running boat that took off without him. Had she not noticed it and passed it on to me, we would not have been able to effect the rescue of that person and he would have died in the frigid waters. He had no life jacket, no survival suit. That is the type of thing that goes on in every lifestation on this coast.

**The Chairman:** Perhaps your daughter can come forward and present your wife's presentation.

**Mr. Abram:** No, she is not prepared to. We thank you for the opportunity, though.

**The Chairman:** We will attach the brief as an appendix to the record as if it has been read. Would you thank Mrs. Abram for this?

**Mr. Abram:** I will do that. She feels very strongly about it and I think you will see from reading it that this has a very personal perspective.

**The Chairman:** As a personal aside, I recognize the role of the families. There are unbelievable stories of courage, determination and a simple desire to do a difficult job very well.

**Senator St. Germain:** Thank you very much for an excellent presentation, Mr. Abram. In Alaska are there lighthouses?

**Mr. Abram:** Alaska did have lighthouses. I assume they still have lighthouses. I am not sure.

**Senator St. Germain:** You assume?

**Mr. Abram:** I assume they still have lighthouse structures. I am not sure what form they take, whether they are staffed or destaffed.

**Senator St. Germain:** You do not know?

**Mr. Abram:** I am told that the U.S. has destaffed its lightstations. Alaska being part of that, I would assume they have destaffed lightstations.

**Senator St. Germain:** How have they coped with it? We heard this morning in another presentation that they spend significant amounts of money in training people at various locations. Do you agree with that statement or do you know about it? Is our situation different from theirs as far as the coastal communities and the weather and the various hazards that exist on their coastlines?

**Mr. Abram:** You heard testimony this morning on the amount of money spent in Alaska. Although I cannot verify that figure, if it is true, I would suggest to you the situation in British Columbia as it exists today is that aviation weather observers at lightstations are paid \$1,400 per year to provide a 24-hour-a-day weather observation schedule. Contracts exist at the present time in many locations up and down this coast. Contracts in the past have been put out by Air Navigation Services. I am not sure if that will be transferred to Navigation Canada or not.

J'aimerais vous présenter l'un des travailleurs non rémunérés dont je vous parlais, ma fille Melissa. Je vais vous donner un exemple d'aide non rémunérée dont nous bénéficions. Un jour, elle a remarqué qu'un pêcheur était tombé par-dessus bord devant notre station, il y a quelques années. Il était seul à bord d'un bateau en marche qui est parti sans lui. Si elle ne s'en était pas aperçue et ne me l'avait pas dit, nous n'aurions pas pu le rescaper et il serait mort de froid dans l'eau. Il n'avait ni gilet de sauvetage, ni tenue de survie. C'est le genre de chose qui arrive dans toutes les stations sur la côte.

**Le président:** Peut-être votre fille voudrait-elle venir présenter l'exposé de votre femme.

**M. Abram:** Non, elle ne veut pas. Merci quand même d'avoir demandé.

**Le président:** Nous allons annexer le mémoire au compte rendu, comme s'il avait été lu. Voulez-vous bien transmettre nos remerciements à Mme Abram?

**M. Abram:** Volontiers. Elle y tient beaucoup et vous verrez que c'est très personnel.

**Le président:** À ce propos, je reconnais le rôle important que jouent les familles. Je connais d'incroyables récits de courage, de détermination de gens qui veulent tout simplement bien faire un travail qui est difficile.

**Le sénateur St. Germain:** Je vous remercie beaucoup de votre excellent exposé, monsieur Abram. En Alaska, est-ce qu'il y a des phares?

**M. Abram:** Il y en avait. J'imagine qu'il y en a encore. Je ne suis pas sûr.

**Le sénateur St. Germain:** Vous imaginez?

**M. Abram:** J'imagine qu'il y a encore des phares. Je ne sais pas s'ils sont habités ou non.

**Le sénateur St. Germain:** Vous ne le savez pas?

**M. Abram:** On me dit que les États-Unis ont éliminé le personnel de leurs phares. Comme l'Alaska en fait partie, j'imagine qu'il n'y a plus de gardiens de phare.

**Le sénateur St. Germain:** Comment se sont-ils débrouillés? Un autre témoin ce matin nous a dit qu'ils consacrent beaucoup d'argent à la formation du personnel à divers endroits. Est-ce le cas d'après vous? Êtes-vous au courant? Notre situation est-elle différente de la leur. Je pense aux villages côtiers, aux conditions météorologiques et aux divers dangers en bordure du littoral?

**M. Abram:** Le témoignage que vous avez entendu ce matin portait sur les sommes qui sont dépensées en Alaska. Je ne peux pas confirmer si ce chiffre est vrai. Aujourd'hui en Colombie-Britannique, les observateurs de conditions météorologiques pour l'aviation dans les phares sont payés 1 400 \$ par an pour assurer une surveillance de 24 heures sur 24. Tout le long de la côte, il y a actuellement beaucoup de gens à contrat. Par le passé, ces contrats ont été accordés par les services de navigation aérienne. Je ne sais pas si cela sera transféré à Navigation Canada ou non.

The contracts run in the range from \$50,000 to \$60,000 per observer per site. If we were to take that and extrapolate 17 sites, two observers at each site, I think you would come up with a fairly substantial number. That is what it would take to replace the aviation weathers at the present sites.

The situation today is that Coast Guard, under the Department of Fisheries and Oceans, denies that it has any responsibility whatsoever to provide any aviation weather. They are correct officially, but they are bound to provide the marine local weather observations which pilots also use. Some pilots use them more than the aviation weathers. So they do have the duty to provide marine local weathers that include such things as visibility, types of precipitation, wind speed and direction and seastate for float planes and helicopters.

**Senator St. Germain:** Unless there is something in the cards, the battle that you are fighting is under considerable threat, and I suppose you must work logically in these circumstances to make the best out of a bad situation. Have you any suggestions as to how we could rationalize this and still allow the government to do what it has to do, or what it feels it has to do, and satisfy the safety requirements?

**Mr. Abram:** I certainly do. What the government has to do — according to your words, “has to do” — is reduce its budgets.

**Senator St. Germain:** That is correct.

**Mr. Abram:** That is not a problem. We have put forward a proposal to government that shows that, without changing the operations or the staffing of lightstations one iota, it can reduce costs by almost 50 per cent strictly by realizing efficiencies within the system. This is within the bureaucracy, the cost allocations from the regional offices and from the national office. Fifty per cent is more than the government wishes to realize through destaffing. However, the government is unwilling to listen. It is unwilling to sit down and even talk about it.

This program has a life of its own. It has been created in Vancouver and pushed up the line to Ottawa. In addition to saving costs and doing things differently in that manner, we can certainly do other things to enhance the system. The committee heard this morning from the aviators what they would like to see. Since 1986 we have been proposing that aviation weathers be given in daylight hours every hour on the hour with updates as needed. Coast Guard would not allow that to happen. They said it would interfere with our duties. One of our duties is providing transportation safety services, so it does not quite fit.

I listened to your comment earlier about trying to make the best of a bad situation. We can make the best of a bad situation. The situation is we are in dire straits financially in this country. The place to save that money is not at the operational level of safety service delivery.

Those people who appeared before you today and all of the people whom they represent contribute an incredible amount of revenue to this government, provincially, federally and locally. Are we to tie their hands and therefore reduce the revenue to the government by this paltry saving of \$3.5 million which will not

Les contrats varient entre 50 000 \$ et 60 000 \$ par observateur par endroit. À deux observateurs à chaque endroit, il y en a 17, cela fait une somme assez coquette. C'est ce qu'il faudrait pour remplacer les postes météo en aviation là où ils sont.

Aujourd'hui, sous la direction de Pêches et Océans, la Garde côtière dit que ce n'est pas à elle d'assurer le service météo pour l'aviation. C'est vrai, officiellement, mais ils sont obligés de fournir les observations météorologiques maritimes locales dont se servent aussi les pilotes. Certains d'entre eux s'en servent davantage que des bulletins météo pour l'aviation. Elle a donc le devoir de fournir les bulletins maritimes locaux qui comportent des éléments comme la visibilité, le type de précipitations, la vitesse et la direction du vent et l'état de la mer pour les avions à flotteurs et les hélicoptères.

**Le sénateur St. Germain:** À moins d'un imprévu, le combat que vous menez a peu de chances de réussir et en pareille circonstance, il faut faire du mieux avec ce que l'on a. Pourriez-vous nous dire comment nous pourrions rationaliser le système tout en laissant le gouvernement faire ce qu'il estime devoir faire, tout en répondant aux exigences de sécurité?

**M. Abram:** Oui. Ce que le gouvernement doit faire — je reprends vos propres mots — c'est réduire ses budgets.

**Le sénateur St. Germain:** Effectivement.

**M. Abram:** Là n'est pas le problème. Nous avons fait une proposition au gouvernement qui montre que, sans rien changer aux opérations ou au personnel des phares, il pourrait réduire ses coûts de près de moitié uniquement grâce à des gains d'efficacité dans le système. Je parle de la bureaucratie, la répartition des coûts entre les bureaux régionaux et le siège national. Le chiffre de 50 p. 100 est supérieur à ce que le gouvernement veut économiser grâce à l'élimination du personnel. Mais le gouvernement ne veut rien entendre. Il refuse même de nous rencontrer pour en discuter.

Rien ne peut arrêter ce programme. Il a été créé à Vancouver et a remonté la filière jusqu'à Ottawa. On peut faire des économies et faire les choses autrement et apporter d'autres améliorations au système. Vous avez entendu ce matin ce que les aviateurs souhaitent. Depuis 1986, nous proposons que les bulletins pour l'aviation soient donnés pendant le jour à chaque heure avec des mises à jour au besoin. La Garde côtière ne veut rien entendre. Elle dit que cela entrera en conflit avec nos fonctions. Or, une de nos fonctions, c'est d'assurer le service qui garantisse la sécurité des transports. Il y a donc contradiction.

Tout à l'heure, vous avez dit qu'il fallait faire avec ce que l'on a. Nous pouvons essayer de faire du mieux dans les circonstances. Aujourd'hui, le pays est dans la dèche. Mais ce n'est pas au niveau opérationnel, là où la sécurité est en jeu, qu'il faut faire des économies.

Les témoins que vous avez entendus aujourd'hui et tous ceux qu'ils représentent apportent d'énormes revenus aux gouvernements provincial et fédéral et aux administrations locales. Allons-nous leur lier les mains et ainsi réduire les recettes du gouvernement grâce à cette piètre économie de 3,5 millions de



even be realized? Remember that this \$3.5 million is on paper. It has not been, in any way, shape or form, shown to be a valid commitment by government to save that money.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, this has been a very interesting presentation supported by stories from the newspaper. The world appears to be moving inexorably toward a much more automated method of guarding the safety of our shipping lanes and that includes the automation of lighthouses. There are absolutely no manned lighthouses on the East Coast. There are practically none, if any, in Great Britain. All over the world the trend is toward using these new devices.

Are all those jurisdictions wilfully and callously neglecting the human side of this thing? Are they willing to court disaster by going automatic, or is there some other factor here? Are we that much different on the West Coast of Canada that we should have nothing but manned stations here when the rest of the world has gone automatic? I am not being confrontational here. It is very interesting that the Americans, the Dutch and the British are all using automated stations. What is the profound difference between British Columbia and these other jurisdictions?

**Mr. Abram:** In answer to your last question first, there is a profound difference. We are a unique coastline. We provide unique services all from one strategic location at each station. That does not occur in other jurisdictions. You mentioned the East Coast of Canada. The East Coast of Canada is going through the same program of destaffing that we are. Their stations are not totally destaffed. There were 10 stations slated for the first fiscal year, which we are in right now.

**Senator Perrault:** They are in the process.

**Mr. Abram:** They are in the process. They still have approximately 20 stations to go. The difference between their coast and our coast is, first, they do not provide weather observations from the lightstations. Second, the keepers do not live on the stations. They live in town near the stations, so they are not there 24 hours a day. Third, they do not provide rescue services that we provide and the communications links that we provide.

They have a totally different job. They went to a seven-and-a-half-hour or eight-hour day many years ago and have maintained it. We did not do that. We chose to do what the public was asking, which was maintain a 24-hour presence.

As far as Great Britain was concerned, a couple of years ago, one year after destaffing the last lightstation, 43 stations were restaffed. Some were coast-watch stations, some were lightstations. During that one year approximately 15 lives were lost — I am guessing, but I remember seeing the number.

**Senator Perrault:** Can you bring that evidence to us?

**Mr. Abram:** We have that.

**Senator Perrault:** I would like to have that. It is significant.

dollars qui ne se fera même pas? N'oubliez pas que ces 3,5 millions de dollars n'existent que sur papier. Jamais le gouvernement ne s'est engagé à économiser cet argent.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, j'ai trouvé l'exposé très intéressant, de même que les articles de journaux. Notre monde semble s'acheminer inexorablement vers des méthodes beaucoup plus automatisées pour assurer la sécurité de nos voies de navigation et cela comprend l'automatisation des phares. Il n'y a aucun gardien de phare sur la côte est. Il n'y en a presque plus en Grande-Bretagne. Partout dans le monde, on tend à employer ces nouveaux appareils.

Est-ce que partout les autorités négligent délibérément et froidement l'aspect humain de la chose? Sont-elles prêtes à risquer une catastrophe à cause de l'automatisation ou y a-t-il un autre facteur en jeu? La situation est-elle à ce point différente sur la côte ouest du pays qu'il faudrait exclusivement des stations habitées alors que le reste du monde a pris le parti de l'automatisation? Je ne vous cherche pas querelle. Il est très intéressant de constater que les Américains, les Hollandais et les Britanniques ont tous des stations automatisées. En quoi la situation de la Colombie-Britannique est-elle différente?

**M. Abram:** Je vais d'abord répondre à votre dernière question. La différence est très grande. Notre littoral est unique en son genre. Nous assurons des services sans pareil à partir d'un emplacement stratégique. Ce n'est pas le cas ailleurs. Vous avez parlé de la côte est. L'élimination du personnel est en cours là aussi. Tout le personnel n'a pas entièrement disparu. Dix stations devaient être visées pendant le premier exercice financier, c'est-à-dire cette année.

**Le sénateur Perrault:** C'est en cours.

**M. Abram:** Oui. Il reste une vingtaine de stations. La différence entre eux et nous, c'est d'abord que les phares ne fournissent pas d'observations météorologiques. Deuxièmement, les gardiens de phares n'habitent pas à la station. Ils habitent en ville près de la station, et ne sont donc pas de service 24 heures par jour. Troisièmement, ils n'assurent pas les services de sauvetage que nous assurons, ni les communications.

Leur travail est tout à fait différent. Il y a de nombreuses années, ils ont commencé à travailler sept heures et demi ou huit heures par jour. C'est toujours le cas aujourd'hui. Pas nous. Nous avons décidé de faire ce que la population demandait, c'est-à-dire assurer une présence 24 heures sur 24.

Pour ce qui est de la Grande-Bretagne, il y a quelques années, un an après l'élimination des derniers employés de phares, on a remis du personnel dans 43 stations. Dans certains cas, il s'agissait de stations de surveillance de la côte, d'autres étaient des phares. Cette année-là, environ 15 personnes ont péri — je ne suis pas certain, mais je me souviens d'avoir vu ce chiffre.

**Le sénateur Perrault:** Pouvez-vous nous donner des preuves?

**M. Abram:** Nous les avons.

**Le sénateur Perrault:** J'aimerais avoir cela, c'est important.

There is another coast in the world similar to the B.C. coast, and that is Norway. I have been to Norway and it is much like British Columbia with its fjords and rugged coastline. How does Norway handle this situation?

**Mr. Abram:** My understanding is Norway has many destaffed stations, but it does not have the traffic we do or the same type of things happening.

**Senator Perrault:** They have a number of destaffed stations in Norway?

**Mr. Abram:** As far as I know. I am not an expert on the country.

**Senator Perrault:** I have no knowledge of this at all, but it might be relevant to find out whether they are making progress in developing better automated equipment. Perhaps in British Columbia we need a hybrid, some of them manned and some of them automatic, as has been proposed by one or two other witnesses that have come before us today. Perhaps we need a melding of the two systems.

**Mr. Abram:** I addressed in my presentation that there could be a melding. The original intent was to put in automatic sensors that would give continuous data for forecasting purposes and there would always be a lightkeeper there to provide the local marine observation, which is a comprehensive observation of everything that is going on in the area, and also constantly keeping an eye on what the automated equipment is saying, whether it is correct or not.

What we have heard from the users is that false information is worse than no information and they have no way of verifying at the present time through an automated station whether it is false or not.

**Senator Perrault:** So you think a great deal more consideration should be given to the whole question before we make any final decision?

**Mr. Abram:** The final decision of destaffing?

**Senator Perrault:** Yes.

**Mr. Abram:** Yes. There has been a great deal of consideration given to it and there has still been this pig-headed direction to continue with it no matter what.

You also mentioned jurisdictions in other parts of the country and whether they were moving ahead blatantly without concern for human welfare. B.C. coastal pilots, the people who pilot ships into our waters, meet ships in Juan de Fuca Strait and up in Prince Rupert and Dixon Entrance. Many of those pilots came before these hearings and stated that roughly 20 per cent of the vessels that they board will not be allowed into our waters, they do not have any navigational equipment operational. Those ships are coming from the jurisdictions that you are talking about. I do not know what the rationale is in those jurisdictions or how they value human life or human safety, but we do see evidence of it coming into our waters. It is unacceptable and Canada should be a world leader in transportation safety by not following the pack.

Il y a une autre côte dans le monde qui est semblable à celle de la Colombie-Britannique, celle de la Norvège. J'y suis allé et c'est très semblable à la Colombie-Britannique, avec ses fjords et son littoral découpé. Que fait la Norvège?

**M. Abram:** Je crois savoir que la Norvège a beaucoup de stations inhabitées, mais il n'y a pas le même trafic que nous avons ici; il ne se passe pas la même chose non plus.

**Le sénateur Perrault:** Il y a donc un certain nombre de stations inhabitées en Norvège?

**M. Abram:** D'après ce que je sais. Je ne suis pas un spécialiste de ce pays.

**Le sénateur Perrault:** Il y a une chose que je ne connais pas du tout, mais il serait peut-être bon de savoir si des perfectionnements sont apportés au matériel automatique. Peut-être qu'en Colombie-Britannique il faut des stations hybrides, certaines habitées, d'autres automatiques, comme l'a proposé un des témoins entendu aujourd'hui. Peut-être faut-il combiner les deux.

**M. Abram:** J'ai dit dans mon exposé qu'il pourrait y avoir un système hybride. À l'origine, on devait installer des capteurs automatiques qui fourniraient constamment des données pour l'établissement des prévisions; un gardien de phare était censé toujours assurer les observations maritimes locales, c'est-à-dire observer tout ce qui se passe dans le secteur et rendre compte des lectures du matériel automatique, qu'elles soient bonnes ou non.

Ce que les utilisateurs ont dit, c'est qu'une information erronée est pire que pas d'information du tout. Ils n'ont aucun moyen actuellement de vérifier au moyen d'une station automatisée si l'information est bonne ou non.

**Le sénateur Perrault:** Vous trouvez donc qu'il faudrait accorder beaucoup plus d'attention à toute la question avant de prendre une décision définitive?

**M. Abram:** À propos de l'élimination du personnel?

**Le sénateur Perrault:** Oui.

**M. Abram:** Oui. Beaucoup d'attention y a été accordée mais on continue obstinément à aller dans ce sens.

Vous avez aussi parlé des gouvernements d'autres régions du pays et vous avez demandé si elles allaient de l'avant sans se soucier du bien-être des gens. Les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique, ceux qui pilotent les navires dans nos eaux, rencontrent des navires dans le détroit de Juan de Fuca et à Prince Rupert et dans l'entrée Dixon. Nombre de ces pilotes ont participé aux audiences et ont déclaré qu'environ 20 p. 100 des navires sur lesquels ils embarquent ne sont pas autorisés dans nos eaux, parce qu'ils n'ont pas de matériel de navigation en état de marche. Ces navires viennent de tous les pays dont vous parlez. Je ne sais pas comment ça se passe dans ces pays-là ni le prix qu'ils accordent à la vie humaine, mais on a la preuve que cette tendance commence à s'implanter ici. C'est inacceptable et le Canada devrait être à l'avant-garde de la sécurité des transports en ne les imitant pas.



**Senator Perrault:** I do not want to be facetious, but you are suggesting the country is in dire straits. You are suggesting we need a lighthouse of dire straits.

**Mr. Abram:** We have a number of dire straits up and down the coast. I staff the station at one of them.

**The Chairman:** Those were pretty strong words against the Coast Guard.

**Mr. Abram:** Yes.

**The Chairman:** In your judgment, what is the motivation? I share your frustration. I think you clearly know where I stand on this question, a thousand per cent behind you. What would be the motivation to misrepresent or to ignore the almost universal pleadings of the people who are in the system and who use it and rely on it? Why are they so convinced that they can safely destaff the stations?

Incidentally, there was an undertaking given to place a moratorium. Did the Coast Guard stick to that undertaking and, where necessary, restaff some that had already closed? We wish to have a couple on the East Coast reopened because of the difficulties in them being unmanned.

**Mr. Abram:** That is correct; there was an undertaking to not destaff any further stations beyond the first eight on this coast.

**The Chairman:** Has the Coast Guard stuck to that?

**Mr. Abram:** It has not stuck to that. They are not yet destaffed but are slated for destaffing in fiscal year 1997-1998. The foundations for the automated equipment are starting to be poured and they are preparing to remove staff in that next fiscal year. Brian Tobin made that commitment and Fred Mifflin backed it up on May 21 of this year in writing that he concurs with the direction of the previous minister. So the present minister agreed with that and the users of this coast are expecting Coast Guard to hold to that promise and it has not.

**The Chairman:** This is fairly serious. You are saying that a succession of ministers for the departments of fisheries and transport have agreed that there should be a moratorium. I think the general period looked at was until such time as AWOS was demonstrated to be efficient, capable, and reliable and until people believed in it.

**Mr. Abram:** The gist of that is correct.

**The Chairman:** That is an indefinite period. You are suggesting that, notwithstanding that, the Coast Guard is going ahead?

**Mr. Abram:** There is a very definite contradiction here. You have just stated exactly what the government stated in a press release and in letters.

**The Chairman:** Now the bureaucracy is going ahead on its own?

**Mr. Abram:** The bureaucracy has a timeline of three-years with eight going in the first year, nine to twelve in the second year and the remainder in the third year. It does not say anywhere in that timeline, "as per the minister's instructions." It is outside of that scope. We are proceeding and, at the end of three years, all

**Le sénateur Perrault:** Je ne veux pas être facétieux, et vous dites que le pays traverse une mauvaise passe. Vous nous dites qu'il nous faut un phare pour traverser cette mauvaise passe.

**M. Abram:** Des mauvaises passes, il y en a tout le long de la côte. Je m'occupais de la station à une d'entre elles.

**Le président:** Vous avez dit des choses très dures à propos de la Garde côtière.

**M. Abram:** Oui.

**Le président:** D'après vous, à quoi est-ce que cela tient? Je partage votre frustration. Vous savez quelle est ma position là-dessus, je suis entièrement de votre avis. Pourquoi voudrait-on dénaturer les faits ou faire la sourde oreille aux plaintes de ceux qui travaillent dans le système ou qui en dépendent? Pourquoi est-elle si convaincue qu'elle peut éliminer le personnel en toute sécurité?

Au fait, on avait promis un moratoire. La Garde côtière a-t-elle respecté sa promesse et, là où c'était nécessaire, a-t-elle remis du personnel dans les stations qui avaient déjà été fermées? Il y en a une ou deux sur la côte ouest que nous voulons rouvrir à cause des difficultés que cela pose.

**M. Abram:** C'est vrai. Il avait été promis de ne plus automatiser d'autres stations après les huit premières sur la côte ouest.

**Le président:** La Garde côtière a-t-elle tenu parole?

**M. Abram:** Non. Elle n'a pas encore retiré les gardiens, mais les stations sont censées être automatisées en 1997-1998. On a commencé à couler les fondations du matériel automatisé et la Garde côtière se prépare à délocaliser le personnel dans l'exercice financier suivant. C'est Brian Tobin qui a fait cette promesse et Fred Mifflin l'a confirmée le 21 mai de cette année; il a dit par écrit qu'il approuve l'orientation du ministre précédent. Le ministre actuel a donc approuvé cela et les utilisateurs ici veulent que la Garde côtière respecte cette promesse. Elle ne l'a pas fait.

**Le président:** C'est grave. Vous dites que les ministres successifs des Pêches et des Transports ont convenu d'un moratoire. Qui devait se poursuivre jusqu'à ce que le système AWOS ait fait ses preuves et jusqu'à ce que les gens aient confiance en lui.

**M. Abram:** Pour l'essentiel, c'est exact.

**Le président:** C'est une période indéfinie. Et vous dites qu'en dépit de cela, la Garde côtière continue?

**M. Abram:** Il y a une contradiction flagrante. Vous venez de dire exactement ce que le gouvernement a annoncé dans un communiqué et dans des lettres.

**Le président:** Et les fonctionnaires vont de l'avant, de leur propre chef?

**M. Abram:** Les fonctionnaires ont un échéancier de trois ans, échelonné de la façon suivante: huit la première année, de neuf à 12 la deuxième année et les autres la troisième année. Nulle part dans cet échéancier on ne précise «selon les instructions du ministère». C'est en dehors de ce mandat. Le programme se

35 lightstations will be destaffed. That is straight from the commissioner's mouth.

**The Chairman:** In your judgment, what does the Coast Guard have to gain from this kind of action?

**Mr. Abram:** That question has been asked by thousands of people up and down this coast. What do they have to gain? Why are they proceeding with this? Why are they not listening to us? Why are they not listening to the public, those people who pay for the services and use the services and require the services? It is very difficult to answer and it is total speculation on my part as to their motive.

As a career bureaucrat, I would say that it would be very difficult to spend \$60 million to \$70 million, proceed to spend more, and then come forward to the ministry and say, sorry, it did not work. That would be a very difficult position for anyone to be in in terms of career progression.

**Senator Perrault:** You are accusing the government of reneging on a commitment. We should attempt to find out the facts.

**The Chairman:** I do not think it is as simple as that.

**Mr. Abram:** No, I do not think it is.

**The Chairman:** I do not think the government has reneged but the bureaucracy seems to have moved somewhat independently.

**Senator Perrault:** The governmental structure, the department has moved.

**Mr. Abram:** I would like to make that very clear, Mr. Chairman. There is a very clear indication that the bureaucracy has moved independently.

**Senator Perrault:** There is an end run in there?

**Mr. Abram:** Yes. It is despicable that that end run should be taken around the people who are the political masters of the bureaucracy.

**Senator Perrault:** We should check this out.

**The Chairman:** We will check it out. We will have an opportunity to get the other side of the story. I wish to come back to something, but Senator Adams first and then Senator Lawson.

**Senator Adams:** Right now there are 17 existing lightkeepers, down from 31. Do you know how many kilometres there are on the B.C. coast up to Alaska? You talk about reporting weather to airlines and shippers. I would like to know how far apart the lightkeepers are.

**Mr. Abram:** That is very difficult to answer because it varies between stations. Some of the stations on the south end of Vancouver Island are very close together, within a matter of five to ten miles from each other. Up the West Coast they are a little further apart, maybe 20, 30 miles apart. In other areas, it may go as far as 100, 150 miles apart, in some of the more remote areas.

poursuit et, à la fin des trois années, tous les phares au nombre de 35, seront automatisés. C'est ce que le commissaire a dit lui-même.

**Le président:** À votre avis, qu'est-ce que la Garde côtière a à gagner en agissant de la sorte?

**M. Abram:** Des milliers de gens ont posé cette question, tout le long de la côte. Qu'ont-ils donc à gagner? Pourquoi font-ils cela? Pourquoi ne nous écoutent-ils pas? Pourquoi n'écoutent-ils pas le public, les gens qui paient ces services, qui utilisent ces services, qui ont besoin de ces services? Il est très difficile d'y répondre et je ne peux que faire des suppositions quant à leurs raisons.

En tant que fonctionnaire de carrière, je dirais qu'il doit être très difficile de dépenser de 60 à 70 millions de dollars, de foncer et de dépenser encore davantage et de venir dire ensuite au ministère, désolé, cela n'a pas marché. Ce serait là une situation très difficile pour quiconque, sur le plan des perspectives de carrière.

**Le sénateur Perrault:** Vous accusez le gouvernement de manquer à sa parole. Nous devrions essayer d'établir les faits.

**Le président:** Je ne crois pas que ce soit aussi simple.

**M. Abram:** Non, je ne le crois pas non plus.

**Le président:** Je ne crois pas que le gouvernement a manqué à sa parole, mais les fonctionnaires semblent avoir agi de façon quelque peu indépendante.

**Le sénateur Perrault:** La structure gouvernementale, le ministère a pris l'initiative.

**M. Abram:** Je voudrais que ce soit bien clair, monsieur le président. Tout indique nettement que les fonctionnaires ont agi indépendamment.

**Le sénateur Perrault:** Ils ont contourné les instructions?

**M. Abram:** Oui. C'est ignoble que les fonctionnaires s'arrangent pour contourner les ordres de leurs maîtres politiques.

**Le sénateur Perrault:** Nous devrions vérifier cela.

**Le président:** Nous allons le faire. Nous aurons l'occasion d'entendre l'autre son de cloche. Je voudrais revenir à un point, mais d'abord le sénateur Adams et ensuite le sénateur Lawson.

**Le sénateur Adams:** À l'heure actuelle, il y a 17 gardiens de phares, alors qu'il y en avait 31. Savez-vous quelle est la longueur en kilomètres de la côte de Colombie-Britannique jusqu'à l'Alaska? Vous avez dit que vous serviez d'observateur météo pour l'aviation et la navigation maritime. Je voudrais savoir à quelle distance les phares sont situés les uns des autres.

**M. Abram:** C'est difficile à dire, parce que cela varie beaucoup. Certains phares du sud de l'île de Vancouver sont très rapprochés, à cinq ou 10 milles d'intervalle. Plus haut sur la côte, ils sont plus éloignés, à des intervalles de peut-être 20 ou 30 milles. Ailleurs, cela peut aller jusqu'à 100 ou 150 milles, dans certaines régions isolées.



I wish I had a map with me. I apologize for not having brought one, having not thought about it, but you can see from the very top of British Columbia, right at the border of Alaska, there is a station. Right down to the border of Washington is a station and everything in between. If you listen to weather reports on a regular basis every three hours, you can tell pretty much exactly what is going to happen on the coast. They are very strategically placed. We have lost a few of them in between and that is why some of those gaps are up to 100 or 150 miles.

A couple of stations were destaffed in the past in the northern area by Prince Rupert. We have heard nothing but demands from the public to restaff those stations because they cannot get weather information from that area because there is nothing else there.

**Senator Adams:** I do not want to compare this to other countries. Senator Perrault has asked those questions. Canada is fast-growing. Even where I live in the Territories, there are more people moving up there to work and live. It is the same situation along the coast in B.C. Maybe people from Vancouver are moving farther north up the coast. In the meantime we have tourism and other industries such as logging that are growing bigger and bigger every year, and we wonder why the government is reducing or cutting down on information.

My concern is for the safety. Was any reducing done for the big commercial ships going to Alaska from the States that would involve you, or they only operate by Alaska?

**Mr. Abram:** I will speak to the cruise ships first. They all go through the inside passage from the lower 49 states to Alaska and they pass all the lightstations on the way up the coast. Last year, there were 700,000 passengers who stopped in Vancouver. Those people all pay an incredible tax to the Port of Vancouver, none of which comes back to the aviation navigation or the marine weather services.

The number of ships has increased dramatically over the years. I have been a lightkeeper for 18 years, but when I first started at Cape Mudge 11 years ago there were five or six ships a year. Now there are 12 that ply those waters regularly. Most of them come through the same night, just one after another. A cruise ship ran aground just north of my station a number of years ago. Luckily, there was no loss of life.

The other issue that you asked about earlier that I did not feel I answered completely was about the recreational boating. Kayaking, canoeing and recreational boating in this province is the fastest growing sector of the boating population in B.C. Over 400,000 recreational boats are counted and then there are many others that are not counted that do not have a license.

This is an incredible number of people. It is very difficult for people in Ottawa who are being asked to make decisions concerning budget cuts or directions or policy to listen to the

C'est dommage que je n'aie pas de carte. Je m'excuse de ne pas en avoir apporté une, je n'y ai pas pensé. Mais je signale qu'il y a un phare tout en haut de la Colombie-Britannique, juste à la frontière de l'Alaska. À l'autre extrémité, à la frontière de l'État de Washington, il y a aussi un phare et il y en a partout entre les deux. Si vous écoutez les bulletins météo régulièrement, toutes les trois heures, vous pouvez prédire à peu près exactement ce qui va se passer sur la côte. Les stations sont disposées très stratégiquement. Nous en avons perdu quelques-unes et c'est pourquoi il y a ici et là des trous de 100 ou 150 milles.

Dans le passé, on a automatisé deux ou trois phares dans le Nord, autour de Prince Rupert. On ne cesse d'entendre le public réclamer que l'on réinstalle du personnel dans ces stations, car il est impossible de savoir quel temps il fait dans cette région, car il n'y a rien d'autre là-bas.

**Le sénateur Adams:** Je ne veux pas faire de comparaison avec d'autres pays. Le sénateur Perrault a déjà posé des questions en ce sens. Le Canada grandit vite. Même là où j'habite dans les territoires, il y a des gens qui viennent s'installer pour y travailler et y habiter. C'est la même chose le long de la côte de la Colombie-Britannique. Peut-être que des gens de Vancouver déménagent pour aller s'installer plus au nord sur la côte. En même temps, il y a le tourisme et d'autres industries comme l'exploitation forestière qui grandissent d'année en année et l'on se demande pourquoi le gouvernement réduit l'information.

Ce qui m'inquiète, c'est la sécurité. A-t-on fait des compressions qui mettent en cause les grands navires commerciaux qui vont des États-Unis à l'Alaska, ou bien ce service est-il exploité par l'Alaska?

**M. Abram:** Je traiterai d'abord des navires de croisière. Ils passent tous par l'Inside Passage, depuis les 49 États jusqu'à l'Alaska, et ils passent devant tous les phares en remontant la côte. L'année dernière, 700 000 passagers ont fait escale à Vancouver. Ces gens là paient un montant considérable en taxes au port de Vancouver, et pas un sou n'est réinvesti dans les services météorologiques destinés à l'aviation ou à la navigation.

Le nombre de navires a augmenté considérablement au fil des ans. Je suis gardien de phare depuis 18 ans, mais quand j'ai commencé à Cape Mudge, il y a 11 ans, il y passait cinq ou six navires par année. Aujourd'hui, il y en a 12 qui sillonnent régulièrement ces eaux. La plupart d'entre eux passent la même nuit, l'un après l'autre. Un navire de croisière s'est échoué juste au nord de mon phare il y a quelques années. Heureusement, il n'y a pas eu perte de vie.

Vous avez posé tout à l'heure une autre question à laquelle je n'ai pas l'impression d'avoir répondu complètement. Il s'agit de la navigation de plaisance. La pratique du kayak et du canot et la navigation de plaisance en général représentent le secteur maritime qui connaît la plus forte croissance en Colombie-Britannique. Plus de 400 000 bateaux de plaisance sont recensés et il y en a beaucoup d'autres qui ne sont pas comptés, faute d'être immatriculés.

Il y a un nombre incroyable de gens dans ce secteur. C'est très difficile pour les gens d'Ottawa à qui on demande de prendre des décisions en matière de compressions budgétaires ou de politique

people who make those recommendations from B.C. Why would a politician back there counter what is said from the policy people out here? If they say, we do not need those services, of course, they will listen to them. I would assume they would listen to them. They are paid good dollars to give good advice. As far as I am concerned, the advice that has gone from B.C. to Ottawa has been poor advice.

Everything has grown here over the years and the demand on services has grown incredibly. Already some services have been taken away. To take more away is insane.

**Senator Adams:** You mentioned that at some stations it has taken over 36 hours to repair the automated system, AWOS. According to the Department of Transport, it will put in a standby in case one fails. If the whole thing breaks down, could there not be a standby there until a technician comes along and repairs it?

**Mr. Abram:** If they cost out all of those redundant systems, as they are called, I guarantee they will not be able to say it is cost effective. I did not mean to interrupt you. However, that question comes up quite often.

**Senator Adams:** That is also my concern.

**Mr. Abram:** It was very definitely a situation that the weathers did not appear on the marine broadcast where the users get them. They were not there. I do not care if they have six auto-wind sensors on a station. I do not know if you know the route that information goes. It goes from a station to a satellite that is owned by the Department of Commerce in the U.S. It goes down to a station on the East Coast of the U.S. It goes back to a satellite and then down into Toronto and then across to here.

It is an incredible route for a piece of information to go. If anything in that communication link breaks down, it does not matter how many sensors there are on a station; they may be working perfectly, but the information does not come back to the user and that user might be 10 miles away from the station and cannot get the weather report.

**Senator Adams:** You mentioned Coast Guard. Is it only based in Vancouver? If any equipment fails, does the Coast Guard have to go up there from Vancouver to fix it? Is there no technician in a Coast Guard ship who could go in a helicopter and fix the equipment at the site?

**Mr. Abram:** No. This goes back to the question that Senator Perrault mentioned earlier about other countries. One of the situations in the U.S. that we do not have here is that there is a station every 30 miles along the coast. We do not have that. We have a half-dozen stations up and down our coast and right now they are totally under the gun as to what they can and cannot do. They are being cut down as to how many hours they can actually staff their stations.

We do not have the same resources as the U.S. The U.S. Coast Guard is paramilitary, which ours is not. It is quite a different situation.

d'écouter les gens de la Colombie-Britannique qui font des recommandations à cet égard. Pourquoi un politicien de là-bas réfuterait-il ce qu'affirment les responsables de la politique en poste ici? S'ils disent que nous n'avons pas besoin de ces services, bien sûr que nous allons les écouter. Je suppose en tout cas qu'on les écoute. Ils sont bien payés pour donner de bons conseils. En ce qui me concerne, les conseils donnés à Ottawa émanant de Colombie-Britannique ont été de mauvais conseils.

Il y a eu une forte croissance ici au fil des ans et la demande de services s'est accrue considérablement. Déjà, certains services sont supprimés. C'est de la folie d'en supprimer d'autres.

**Le sénateur Adams:** Vous avez dit que dans certaines stations, il a fallu plus de 36 heures pour réparer le système automatisé AWOS. D'après le ministère des Transports, une autre station prend le relais en cas de panne. Si tout le système tombe en panne, n'y a-t-il pas une station de relais, en attendant qu'un technicien vienne faire la réparation?

**M. Abram:** Si l'on analyse le coût de tous ces systèmes redondants, comme on les appelle, je peux vous garantir que l'on ne pourra pas affirmer que c'est rentable. Je ne voulais pas vous interrompre, mais cette question fait très souvent surface.

**Le sénateur Adams:** Cela me préoccupe également.

**M. Abram:** Chose certaine, c'était une situation où la météo n'apparaissait pas sur les bulletins maritimes mis à la disposition des usagers. Il n'y avait rien. Je me fiche pas mal qu'il y ait six capteurs automatiques dans une station. J'ignore si vous savez par où passe cette information. Elle va d'une station à un satellite appartenant au Département du commerce des États-Unis. Le signal est ensuite envoyé à une station sur la côte est des États-Unis, est renvoyé à un satellite qui à son tour le renvoie à Toronto et de là jusqu'ici.

C'est un itinéraire incroyable. S'il y a rupture d'un seul maillon dans cette chaîne de communication, peu importe combien de capteurs il y a dans une station, peu importe s'ils fonctionnent tous parfaitement, l'information ne parvient pas à l'utilisateur, lequel peut fort bien se trouver à seulement 10 miles de la station sans pour autant obtenir de bulletin météo.

**Le sénateur Adams:** Vous avez parlé de la Garde côtière. Est-elle seulement basée à Vancouver? En cas de panne d'équipement, la Garde côtière doit-elle partir de Vancouver pour aller faire la réparation? N'y a-t-il pas de technicien à bord d'un navire de la Garde côtière qui peut monter dans un hélicoptère et aller faire la réparation sur place?

**M. Abram:** Non. Cela revient à la question que le sénateur Perrault a posée tout à l'heure au sujet d'autres pays. Aux États-Unis, il y a une station à tous les 30 miles le long de la côte, ce qui n'est pas le cas ici. Nous n'avons pas cela. Nous avons une demi-douzaine de stations le long de notre littoral, et actuellement, toutes leurs activités sont menacées. On réduit le nombre d'heures de travail du personnel de ces stations.

Nous n'avons pas les mêmes ressources que les États-Unis. La Garde côtière des États-Unis est paramilitaire, ce qui n'est pas le cas de la nôtre. La situation est très différente.



With respect to the technician issue, they all come out of Victoria by Coast Guard helicopter. We have talked about this for years as being the most inefficient way possible of dealing with our situations. My station is near Campbell River. A technician for anything I have on my station could be obtained from that site. He could drive over on the ferry for the cost of \$10. It is the same with many other stations up and down the coast. It is a very outdated way of doing things. We have made those recommendations and they have been ignored.

**Senator Adams:** You mentioned earlier that your daughter does not get paid. What has happened to those who are now without a job in the lifestations? Do those people have some sort of agreement until they retire?

**Mr. Abram:** The lightkeepers are a fairly unique group because in the work force adjustment policy, you can only go laterally or below in the way of a transfer. You cannot increase your position. There are very few positions that we can go to because ours is one of the lowest. Right now they are keeping it strictly within the lightkeepers group.

If my station were destaffed tomorrow, I could move to another lightstation but nothing else. Eventually they are hoping that everybody will take early retirement or early departure which will provide a large lump sum of money and then they are in retirement from then on. It is not cost-free to get rid of the lightkeepers by any means. Those people may move into other jobs if they have them. That is another thing that is not figured into the destaffing cost.

**Senator Adams:** In the meantime, you have lost your job or you have been retired and maybe you do not have a house in Vancouver?

**Mr. Abram:** Not too many lightkeepers can afford a house in Vancouver after earning a lightkeeper's salary.

**The Chairman:** I am not sure, Mr. Abram, that most lightkeepers' wives and families would want to live in Vancouver in any event.

**Mr. Abram:** No, probably not.

**The Chairman:** I am bound and determined to get Mrs. Abram on the record here. It is in part an answer. I have an enormous amount of time and respect for the teams that do this work. I would ask all of you to take 10 minutes and read what she has written and then later, pick it up and read it again. If you have no tears in your eyes when you are finished, there is something wrong with you. She mentioned that very vicious storm back in October and stated:

We live and breathe weather observing and will continue to do so for the rest of our lives.

She does not say, "the rest of my life," but "the rest of our lives," just an indication.

Don't get me wrong, it isn't always "fun" — I've always said that getting up in the night seven days a week to give

Pour ce qui est de la question des techniciens, ils viennent tous de Victoria par hélicoptère de la Garde côtière. Nous avons dénoncé pendant des années ce système que nous trouvons des plus inefficaces, compte tenu de notre situation. Ma station est près de Campbell River. Un technicien pourrait venir pour effectuer une réparation à ma station, en voiture, en utilisant le traversier au coût de 10 \$. C'est la même chose pour beaucoup d'autres stations le long de la côte. C'est une façon très désuète de fonctionner. Nous avons fait des recommandations dont on n'a tenu aucun compte.

**Le sénateur Adams:** Vous avez dit tout à l'heure que votre fille n'est pas rémunérée. Qu'est-il arrivé de ceux qui sont maintenant sans emploi dans les phares? Ces gens-là ont-ils des arrangements quelconques en attendant leur retraite?

**M. Abram:** Les gardiens de phare sont un groupe assez particulier. Aux termes de la politique de réaménagement des effectifs, on peut seulement muter les gens de façon latérale ou vers le bas. On ne peut pas passer à un poste plus élevé. Il y a très peu de postes qui nous sont ouverts parce que le nôtre est l'un des plus bas. Actuellement, les transferts sont strictement limités au groupe des gardiens de phare.

Si ma station était automatisée demain, je pourrais aller à un autre phare, mais nulle part ailleurs. On espère qu'à un moment donné, tout le monde aura pris une retraite anticipée ou un départ anticipé assorti d'un montant forfaitaire important, après quoi, on se retrouve à la retraite. Ce n'est pas gratuit de se débarrasser des gardiens de phare, loin de là. Ces gens-là peuvent occuper d'autres emplois s'il y en a. C'est un autre coût qui n'est pas calculé dans le coût de l'automatisation.

**Le sénateur Adams:** En attendant, vous avez perdu votre emploi, ou vous avez pris votre retraite et peut-être n'avez-vous pas une maison à Vancouver?

**M. Abram:** Il n'y a pas beaucoup de gardiens de phare qui peuvent se permettre d'acheter une maison à Vancouver avec le salaire qu'ils touchent.

**Le président:** De toutes manières, monsieur Abram, je ne suis pas certain que la plupart et des familles de gardiens de phare, voudraient habiter à Vancouver.

**M. Abram:** Non, probablement pas.

**Le président:** Je tiens absolument à ce que le témoignage de Mme Abram soit consigné au compte rendu. Il répond en partie à nos questions. J'ai le plus grand respect pour les équipes qui font ce travail. Je vous demanderais à tous de prendre 10 minutes de votre temps et de lire ce qu'elle a écrit et même de le relire par la suite. Si vous n'avez pas la larme à l'oeil après l'avoir terminé, vous n'êtes pas normal. Elle évoque cette épouvantable tempête qui est survenue en octobre et déclare:

L'observation météo est un élément essentiel de notre vie et continuera de l'être pour le reste de notre vie.

Elle ne dit pas «le reste de ma vie», mais bien «le reste de notre vie», ce qui est révélateur.

Ne vous méprenez pas, ce n'est pas toujours «amusant» — j'ai toujours dit que se lever en pleine nuit sept jours par

weather reports is like having a newborn baby that never grows up.

I could tell you stories, Mr. Abram, incredible stories of families going out on the water and taking sea temperatures for 60 years, 70 years. It is enormously valuable scientific data we are about to lose. They have been out in the water when the weather was too rough, wading out to take the temperature at the precise depth because of the waves, to get it at exactly the right moment. Doing this is a commonplace part of life.

As part of the answer on safety, Mrs. Abram states in the report that every time she makes a weather observation and every time she communicates that observation in the form of a report, she keeps thinking, "Will this help somebody to be safer at sea?"

Mr. Abram, I wish you well. You use very strong language.

**Senator Lawson:** Mr. Chairman, I share the views you expressed on the presentation. What dissemination have the weather reports and missing automated weather observations received? Has this just been presented to us today? Are you allowed or is it at your peril to make this public? Is the public well aware of this?

**Mr. Abram:** This is public information. This is received over the radio waves off the VHF radio that we have. This goes out to all mariners.

**Senator Lawson:** Do not let me mislead you. I know that it is for their benefit but this collection that you have here, has it been put in this form and given to the press to disseminate to the public to let the public be aware of what appears to be a matter of crisis consequences?

**Mr. Abram:** Yes, it has. My wife actually was the one that reported those stations originally being down on October 17 and has, with a passion, listened to those radio reports. You have to actually physically listen to the whole report. It is very lengthy, five minutes at least. Every hour on the hour that she has been awake, she has listened to those reports and methodically written down the missing observations, except when she was busy doing other things. At least half of that report was disseminated to the press. The rest of it has been compiled since then until yesterday, when it was typed up for presentation here.

Some of the media present today were given the report, so they will see quite clearly that this is not fictional information that we have been providing that the equipment does not work. This is total verification of what the users have been telling the Coast Guard for years, that the missing information is out there and they just cannot get it.

**Senator Lawson:** I agree with the Chairman and others who said this is an excellent presentation. At the start of your presentation you made almost a disclaimer that it was a personal presentation. Do not apologize for that. It has a far greater impact on me and on the members of the committee to have a personal presentation by someone who has strong views and is not afraid to

semaine pour donner des bulletins météo, c'est comme avoir un nouveau-né qui ne grandit jamais.

Je pourrais vous raconter des anecdotes incroyables, monsieur Abram, l'histoire de familles qui vont sur l'eau pour prendre la température de la mer pendant 60 ou 70 ans. Ce sont des données scientifiques extraordinairement précieuses que nous allons perdre. Quand la mer est trop grosse pour s'embarquer, ces gens-là patatouille dans l'eau pour aller prendre la température à une profondeur précise et juste au bon moment, à cause des vagues. Cela fait partie de la vie courante.

Au sujet de la sécurité, Mme Abram déclare dans son rapport que chaque fois qu'elle fait une observation météo et chaque fois qu'elle communique cette observation sous forme de rapport, elle se demande toujours «Est-ce que cela aidera quelqu'un à être plus en sûreté en mer?»

Monsieur Abram, je vous souhaite le meilleur succès. Vous avez été fort éloquent.

**Le sénateur Lawson:** Monsieur le président, je partage votre opinion sur la présentation. Dans quelle mesure a-t-on rendu public ce dossier sur les bulletins météo manquants et les stations automatisées d'observation météo? Est-ce la première fois qu'on en parle en public aujourd'hui? Êtes-vous autorisé à le faire ou bien est-ce dangereux pour vous? Le public est-il au courant de cela?

**M. Abram:** C'est du domaine public. C'est diffusé sur les ondes radio VHF. Tous les marins peuvent capter ces bulletins.

**Le sénateur Lawson:** Je ne veux pas vous induire en erreur. Je sais que c'est destiné aux marins, mais les renseignements que vous venez de nous présenter, ont-ils été donnés aux journalistes pour diffusion publique, pour faire savoir au grand public que ce problème prend des proportions de crise?

**M. Abram:** Oui. En fait, c'est ma femme qui a dénoncé publiquement la fermeture de ces stations le 17 octobre et qui a, avec passion, écouté ces rapports radio. Il faut écouter le bulletin en entier. C'est très long, ça dure au moins cinq minutes. Une fois par heure, à l'heure pile, du lever au coucher, elle a écouté ces bulletins et écrit méthodiquement toutes les observations manquantes, sauf quand elle était occupée à faire autre chose. Au moins la moitié de ce rapport a été remis aux journalistes. Le reste a été compilé depuis et ce n'est qu'hier qu'il a été dactylographié pour être présenté ici.

Certains journalistes présents aujourd'hui ont reçu le rapport et ils verront donc clairement que nous ne faisons pas de la fiction quand nous disons que l'équipement ne fonctionne pas. C'est la vérification intégrale de ce que les usagers disent à la Garde côtière depuis des années, que des renseignements manquent et qu'il leur est impossible de les obtenir.

**Le sénateur Lawson:** Je suis d'accord avec le président et avec d'autres qui ont dit que c'était un excellent exposé. Au début, vous vous êtes presque excusé de témoigner à titre personnel. Vous n'avez pas à vous en excuser. Cela a beaucoup plus de poids pour moi et pour les membres du comité d'entendre un exposé de la part de quelqu'un qui a des convictions et qui ne craint pas de



express them, and who so passionately believes not only as an individual but as a family in what you are doing, in your role of serving and in some cases saving the public. It is an excellent presentation.

**Mr. Abram:** I appreciate those comments. What I was meaning by the personal part of it was, rather than just the technical aspect that I might give you here or some other users might give you, I wanted to actually tell you what it is like to live and breathe weather. I appreciate the fact that my wife put that down in words and presented it to you today.

**Senator Lawson:** We also appreciate that.

**Mr. Abram:** I will pass that on.

**The Chairman:** This is an incredible document.

**Senator Perrault:** You mentioned one life saved, this chap retrieved from the water. How many other examples involving the saving of lives have there been during your long career in this profession?

**Mr. Abram:** We have documented them. We keep a regular log at our station that we fill out meticulously any time anything happens.

**Senator Perrault:** How many lightkeepers are there in your organization?

**Mr. Abram:** Up until the destaffing started, there were 70. We are down to around 60.

**Senator Perrault:** Is it possible to obtain from that group the number of lives that have been saved over the years? That might be very relevant. We would like to see their diaries.

**Mr. Abram:** It is a difficult number.

**The Chairman:** That information is available.

**Mr. Abram:** It is a very valid observation. The numbers are very specific in some cases where people have been actually pulled out of the water and saved, and we do have numbers. Many keepers have saved a dozen or two dozen people on their own.

**The Chairman:** That includes, I might add, the present Minister of Transport.

**Mr. Abram:** He will admit to that, though. The other part is all of the lives that have been saved because of preventive actions taken by lightkeepers. Those are much harder to document accurately, that a life was saved as opposed to not being saved. From experience, from living there and being there, you know when people are in trouble and you know when they would not have made it.

**Senator Perrault:** You know the possible consequences if they had not had assistance.

**Mr. Abram:** Absolutely.

**Senator Perrault:** Any figures of that kind would help.

les exprimer et qui croit passionnément à l'importance de son rôle à lui et du rôle de sa famille, pour ce qui est de servir et parfois de sauver le public. C'était un excellent témoignage.

**M. Abram:** Je vous en remercie. Ce que je voulais dire, c'est qu'au lieu de m'en tenir aux aspects techniques que d'autres peuvent tout aussi bien vous communiquer, je voulais vous dire ce que c'est que de consacrer sa vie à l'observation météo. Je suis content que ma femme ait mis cela par écrit pour vous le présenter aujourd'hui.

**Le sénateur Lawson:** Nous lui en sommes également reconnaissants.

**M. Abram:** Je lui en ferai part.

**Le président:** C'est un document extraordinaire.

**Le sénateur Perrault:** Vous avez mentionné que vous aviez sauvé la vie de cet homme qui était tombé à la mer. Combien d'autres exemples avez-vous connus durant votre longue carrière ou des vies humaines ont été sauvées?

**M. Abram:** Nous avons documenté cela. Nous tenons à jour un livre de bord dans lequel nous inscrivons méticuleusement tout ce qui arrive.

**Le sénateur Perrault:** Combien de gardiens de phares compte votre organisation?

**M. Abram:** Il y en avait 70 avant le début de l'automatisation. Nous ne sommes plus qu'une soixantaine.

**Le sénateur Perrault:** Est-il possible d'obtenir de ce groupe le nombre de vies qui ont été sauvées au fil des ans? Le chiffre pourrait être très pertinent. Nous voudrions voir leurs livres de bord.

**M. Abram:** C'est difficile.

**Le président:** Ce renseignement est disponible.

**M. Abram:** C'est une observation très valable. Dans certains cas, on a des chiffres très précis du nombre de personnes qui ont été retirées de l'eau. Beaucoup de gardiens ont sauvé eux-mêmes une dizaine ou une vingtaine de personnes.

**Le président:** J'ajoute que cela comprend l'actuel ministre des Transports.

**M. Abram:** Il l'admet lui-même. Par ailleurs, il y a toutes les vies qui ont été sauvées grâce à l'action préventive des gardiens de phares. C'est beaucoup plus difficile à documenter précisément, d'affirmer qu'une vie a été sauvée ou qu'un décès a été évité. Je sais par expérience, pour avoir vécu à cet endroit, qu'on sait très bien quand les gens sont dans le pétrin et qu'ils ne s'en seraient pas sortis autrement.

**Le sénateur Perrault:** Vous connaissez les conséquences possibles, si les gens n'avaient pas reçu d'aide.

**M. Abram:** Absolument.

**Le sénateur Perrault:** Tous les chiffres que vous pourriez nous donner à cet égard seraient utiles.

**Mr. Abram:** I did supply, as I said, one list that shows over 6,000 instances of assistance. That is in one year, just in the last fiscal year, and that was compiled by Coast Guard, not by us.

**The Chairman:** Any time you want to, senator, just take a ferry over and have a look; it is a gorgeous part of the world.

**Mr. Abram:** It is gorgeous and it is treacherous. It has killed over 160 people.

**The Chairman:** Please convey to all of your family members and members of your association our appreciation for the concern you have shown.

The committee recessed.

Upon resuming.

**The Chairman:** I wish to read a submission from Mr. Richard Neufeld, MLA for Peace River North. It is a submission that he wished to make, however, it is a long way for him to come. The letter is dated December 5, 1996.

Dear Honourable Forrestall:

Please accept this letter as my submission to your committee in regards to air transportation safety in the northern part of British Columbia.

I am the MLA for the Constituency of Peace River. The area I represent is 66,000 square miles in size or, in comparison, the same land mass as New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Vancouver Island, with room to spare. The Alaska Highway was originally constructed during WWII and traverses my constituency for approximately 500 miles from north to south. During construction of the highway a number of emergency airstrips were built for safety purposes, which brings me to the issue I wish to bring to your attention and possible resolve.

I am informed that the federal government is in the process of decommissioning three of these airstrips in my constituency. Removal of wind socks has already taken place and large X's have been painted on the gravel surface of the airstrips. I understand that the final step is to dig ditches across the airstrips and to return the area back to its natural state. This would be a travesty. The airstrips in question are approximately 5,000 feet in length and are able to handle aircraft the size of a Hercules. The airstrips are now used for staging sites for fire fighting, emergency air evacuations for highway accidents or industrial accidents and as emergency airstrips for anyone in need. I would also point out that the Alaska Highway is an air corridor used by many small and large American aircraft travelling to and from Alaska and the Yukon.

**M. Abram:** Je répète que j'ai remis une liste de plus de 6 000 cas d'aide. Cela, en un an, uniquement au cours de la dernière année financière et cette liste a été compilée par la Garde côtière, pas par nous.

**Le président:** Quand vous voudrez sénateur, vous n'avez qu'à prendre le traversier et à aller voir; c'est un paysage à couper le souffle.

**M. Abram:** C'est fabuleux et c'est dangereux. Plus de 160 personnes y ont perdu leur vie.

**Le président:** Veuillez transmettre à tous les membres de votre famille et aux membres de votre association notre profonde reconnaissance pour votre dévouement.

La séance est levée.

Reprise des travaux.

**Le président:** Je veux vous lire une lettre de M. Richard Neufeld, député provincial de Peace River North. Il s'agit d'observations qu'il veut nous faire, mais le voyage est trop long pour qu'il vienne en personne. La lettre est datée du 5 décembre 1996.

Cher sénateur Forrestall,

Veuillez accepter cette lettre comme mon intervention auprès de votre comité concernant la sécurité du transport aérien dans le nord de la Colombie-Britannique.

Je suis député à l'assemblée législative provinciale de la circonscription de Peace River. La région que je représente recouvre une superficie de 66 000 milles carrés soit, en guise de comparaison, plus que le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et l'île de Vancouver pris ensemble. La route de l'Alaska, construite pendant la Seconde Guerre mondiale traverse ma circonscription sur une distance d'environ 500 milles du Nord au Sud. Pendant la construction, un certain nombre de pistes d'atterrissage de secours ont été aménagées aux fins de sécurité, ce qui m'amène à la question que je voudrais porter à votre attention et éventuellement résoudre.

On m'informe que le gouvernement fédéral est en passe de mettre hors service trois de ces bandes d'atterrissage dans ma circonscription. Les manches à vent ont déjà été enlevées et de grands X peints sur la surface de gravier des pistes. Je crois savoir que la mesure ultime sera de creuser des tranchées en travers des pistes et de ramener ces aires d'atterrissage à leur état naturel. Ce serait une aberration. Ces pistes mesurent environ 5 000 pieds de longueur et peuvent recevoir des appareils de la taille d'un Hercule. Ces aérodromes servent actuellement d'aires de rassemblement aux équipes de lutte contre les incendies, aux évacuations aériennes urgentes en cas d'accident de la route ou industriel et comme pistes d'atterrissage d'urgence pour quiconque en a besoin. Je signale également que la route de l'Alaska est un couloir aérien suivi par quantité d'aéronefs américains grands



The intent is not to plow the snow in the winter or to light the airstrips but rather touch them up in the summer with a grader to keep small trees under control and reinstall the wind socks. This would require very little maintenance and equipment is readily available from highway maintenance crews.

Anyone who has flown in small aircraft in the north with huge distances between airports will understand how important airstrips like this are for safety purposes and in many cases represent the difference between life and death.

I have attempted with no success to have the province take over the responsibility. Although cost has been the excuse, the provincial government also has some hesitancy because of the liability involved. I have pointed out that liability has never been an issue for the past 54 years and would assume that this would not change in the foreseeable future.

I am enclosing, as back up for this submission, a letter to Senator Carney and provincial hansard from this past session regarding the issue.

I appreciate the opportunity to have this submission read into the record and would appreciate any assistance you can give me to convince the federal government to continue ownership and to keeping the airstrips open for the reasons listed above.

Sincerely,

Richard Neufeld, MLA

Peace River North

It has enclosures and it will stand for the record.

Now we will turn to Mr. Sargent.

**Mr. Wayne Sargent, International Longshoremen's and Warehousemen's Union:** Honourable senators, thank you for fitting me in today.

I have been a longshoreman for 30 years working on the Vancouver waterfront on the ship and dock operations, operating all types of equipment from ship's cargo gear, dock gantry cranes, forklift and tractor-trailer units. I have also worked loading chemical ships. For the past several years I have been employed as a forklift operator in North Vancouver terminal.

I have been involved in union politics for the past 17 years. In my local, I have been elected as vice-president, executive member, and trustee. I have done the job of business agent, president and secretary-treasurer while elected to other positions.

In 1990 I was elected to the position of Canadian area third vice-president and safety coordinator, a position I still hold. In this position I have been involved in many issues. I have been a

et petits en provenance et à destination de l'Alaska et du Yukon.

Il ne s'agit pas de garder ces pistes libres de neige en hiver ni d'installer des systèmes d'éclairage, mais simplement de les maintenir en état l'été avec une niveleuse pour éviter la repousse des arbres et de réinstaller les manches à vent. C'est là un travail d'entretien très minime et le matériel pour cela est facilement disponible auprès des équipes d'entretien de la route.

Quiconque a jamais voyagé dans un petit avion dans le Nord, où les distances entre aéroports sont si grandes, comprendra l'importance de ces pistes aux fins de sécurité et sait qu'elles représentent dans bien des cas la différence entre la vie et la mort.

J'ai tenté, sans succès, d'amener la province à en endosser la responsabilité. Le gouvernement provincial invoque le coût comme excuse, mais il craint également la responsabilité civile. J'ai fait remarquer qu'il ne s'est jamais posé de problème de responsabilité civile au cours des 54 dernières années et je ne vois pas pourquoi cela changerait dans l'avenir prévisible.

Je joins, à titre d'information, une lettre à le sénateur Carney et un extrait du Hansard provincial de la dernière session portant sur cette question.

Je vous remercie de la possibilité de faire verser cette pièce au dossier et vous serais reconnaissant de toute l'aide que vous pourrez m'apporter pour convaincre le gouvernement fédéral de garder en service ces pistes d'atterrissage, pour les raisons indiquées plus haut.

Sincèrement,

Richard Neufeld, MAL

Peace River North

Il y a des pièces jointes et la lettre sera versée au procès-verbal.

Je donne maintenant la parole à M. Sargent.

**M. Wayne Sargent, International Longshoremen's and Warehousemen's Union:** Honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir fait une place dans vos audiences d'aujourd'hui.

Je suis débardeur et je travaille depuis 30 ans sur les navires et les quais du port de Vancouver, manoeuvrant tous les types de matériels, depuis les appareils de levage jusqu'aux ponts portiques, aux chariots élévateurs à fourche et aux camions semi-remorques. J'ai travaillé également au chargement de navires transportant des produits chimiques. Depuis quelques années, je suis employé comme conducteur de chariot à fourche au terminal de Vancouver-Nord.

Je m'occupe d'affaires syndicales depuis 17 ans. Dans ma section, j'ai été élu aux postes de vice-président, de membre exécutif et d'administrateur. J'ai assumé également les fonctions d'agent syndical, de président et de secrétaire-trésorier, en sus de mes autres mandats électifs.

En 1990, j'ai été élu aux postes de troisième vice-président de la région Canada et de coordonnateur de la sécurité, que j'occupe toujours. J'ai eu, en cette capacité, à connaître de maints dossiers.

committee member working on the review of section 16 the Canada Labour Code. I am looking forward to working on the review of the marine occupational safety and health regulations starting next year. I am also a member of the Canadian Maritime Advisory Council which meets twice yearly in Ottawa.

I have considerable experience in safety issues. Needless to say, the ILWU is deeply concerned with the trend of government to lessen safety in industry. The aim of government has been to achieve this goal through many avenues, starting with deregulation. The recent regulation review has seen many strong regulations reduced to standards; standards do not have the strength of regulations.

Any changes to regulations or new regulations have problems being gazetted. I speak primarily to the wear standards of the Canada Shipping Act on the agenda since 1988, reviewed in 1991, but still on the agenda and unable to get through Parliament yet. We also face reduction of service and delegation of some services to private industry, that is the delegation of some inspection services to classification societies.

We of the ILWU find this a very dangerous situation for Canada. Every year or two, government reduces service further, thereby saving money in the short term but losing face in the long term.

One only has to look to the south and take note of a situation that has no respect for the workers and is used unmercifully by the employers. Once this type of system becomes entrenched, it will be impossible to backtrack.

As for reduction of service, we find the Coast Guard and Transport Canada are so short-staffed that they do not have time to do thorough inspections. This situation, if continued, will lead to many marine accidents, further weakening our image throughout the world.

Downsizing and combining of services, while being cost effective, have industry and some members in government departments wondering what is happening. Coast Guard downsizing is a very touchy situation. We of the ILWU are very concerned how far this can and will go. We feel it has pretty much bottomed out and the government cannot trim services any further and still be effective.

De-tonning of vessels' cargo gear is a subject about which we, the ILWU, are extremely concerned. Our employers association currently has a proposal in front of the Maritime Advisory Council to allow lessening of the wear standards in certain situations. We feel this is just the thin edge of the wedge and the wear standards will never be respected.

Cutbacks in service will have a negative impact on the marine industry. We cannot afford any further cutbacks. Should cutbacks

Je suis un membre du comité travaillant à la révision de l'article 16 du Code canadien du travail. Je prévois de collaborer à la révision de la réglementation de l'hygiène et de la sécurité professionnelles dans le domaine maritime l'année prochaine. Je suis aussi membre du Conseil consultatif maritime canadien qui se réunit deux fois par an à Ottawa.

J'ai une longue expérience des questions de sécurité. Il va sans dire que l'ILWU est profondément préoccupée par la tendance des pouvoirs publics à assouplir les règles de sécurité dans l'industrie. Ce phénomène prend différentes formes, commençant par la déréglementation. La révision récente de la réglementation a transformé de nombreuses règles impératives en simples normes; des normes n'ont pas la même valeur contraignante que des règles.

Il est difficile d'obtenir la promulgation de modifications apportées aux règlements ou de règlements nouveaux. Je songe en particulier aux normes sur l'usure de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui sont débattues depuis 1988, ont été réexaminées en 1991 et qui n'ont toujours pas été promulguées par le Parlement. Nous sommes confrontés également à des coupures de services et au transfert de certains services au secteur privé, avec notamment la délégation de certains services d'inspection à des sociétés de classification.

Nous, à l'ILWU, considérons que c'est là une situation très dangereuse pour le Canada. Tous les ans ou tous les deux ans, le gouvernement réduit encore plus ses services, économisant de l'argent à court terme mais perdant la face à long terme.

Il suffit de regarder ce qui se passe chez nos voisins du Sud pour voir une situation où les travailleurs ne sont plus respectés et sont impitoyablement exploités par les employeurs. Une fois qu'un tel système s'est installé, il devient impossible de revenir en arrière.

Pour ce qui est des coupures de services, nous constatons que la Garde côtière et Transports Canada manquent à tel point d'effectifs qu'ils n'ont plus le temps de faire des inspections sérieuses. Le maintien de cette situation conduira à de nombreux accidents maritimes et à une détérioration encore plus grande de notre image dans le monde.

Les compressions d'effectifs et fusions de services, tout en étant sources d'économies, amènent l'industrie et certains membres des ministères à s'interroger sur les intentions du gouvernement. La réduction des services de la Garde côtière est une affaire très délicate. Nous, à l'ILWU, sommes très inquiets et nous demandons jusqu'où l'on peut et va aller. Nous estimons que l'on est déjà au minimum et que le gouvernement ne peut plus amputer davantage les services et compter rester efficace.

Le déjaugage des appareils de levage est un sujet qui préoccupe grandement l'ILWU. Notre association patronale a déposé une proposition au Conseil consultatif maritime visant l'assouplissement des normes d'usure dans certains cas. Nous estimons que ce n'est là qu'un début et que les normes d'usure ne seront plus jamais respectées.

Les coupures de services auront des répercussions néfastes sur le secteur maritime. Nous ne pouvons plus tolérer de nouvelles



continue, then delegation to classification societies is inevitable. We do not want to be just like the U.S. marine industry.

If the cutbacks are to continue, or if there are no finances, then the government should look to user-pay on safety calls. This might be the catalyst to force the ship owners to keep their cargo gear in condition.

As an overview of safety in the marine industry, we accept the situation as it is now. If the government continues on its mandate of slicing costs at any expense, we feel the shipping industry will self-destruct in a short period of time. The respect that Canada has gained over the years will disintegrate.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, I wonder if we could get some specific examples of the consequences listed here. You state:

... the recent regulation review has seen many strong regulations reduced to standards with very little strength.

Can you give us two or three examples of this?

**Mr. Sargent:** On the review, there were 113 regulations up for review.

**Senator Perrault:** What did they involve?

**Mr. Sargent:** They involved transportation of grain by waterborne carriers under the St. Lawrence Seaway Act. There were about seven outright removals, but 14 were reduced to standards. Some were trimmed or reviewed, and I do not have the list with me. CMAC and the Coast Guard have all this in their minutes.

**Senator Perrault:** You say that this is a reduction in the standards relating to the shipping of grain?

**Mr. Sargent:** Different things, yes. The timber deck cargo regulations were reduced to a standard.

**Senator Perrault:** Perhaps we could be provided with some detail on that issue. Were the workers being placed at risk?

**Mr. Sargent:** It is not really the workers; it is the vessel. The government came out with a plan or a bulletin last week on how to stow a vessel with timber. A lot of cargo that goes to the East Coast, such as lumber, may have three ports of call and each port has to be lash-able. It is fine if it is that way because then they have to a toward ship and a fore and aft to make sure that the cargo is lash-able and they can get the ship from one port.

**Senator Perrault:** There is a danger it could become unstable and roll?

**Mr. Sargent:** It can become unstable, yes, or the chains may break.

**Senator Perrault:** The cargo could come loose?

**Mr. Sargent:** Quite often in the winter time in Victoria, there will be two or three wrecks where the cargo has shifted on deck and they have to cut the chains and re-stow the cargo.

**Senator Perrault:** That is a difficult and dangerous procedure.

coupures. Si elles se poursuivaient, la délégation de pouvoirs aux sociétés de classification devient inévitable. Nous ne voulons pas devenir comme le secteur maritime américain.

Si des coupures doivent être faites, ou s'il y a un manque de ressources financières, le gouvernement devrait envisager le recours aux redevances d'utilisateurs à l'égard des inspections de sécurité. Ce pourrait être le catalyseur qui contraindrait les armateurs à maintenir en état leurs appareils de levage.

Sur le plan de la sécurité d'ensemble dans le secteur maritime, nous acceptons la situation actuelle. Mais si le gouvernement continue à vouloir réduire ses coûts à tout prix, nous craignons que le secteur maritime s'autodétruisse à brève échéance. Le respect que le Canada a su mériter au fil des ans se désintégrera.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, j'aimerais avoir quelques exemples concrets des conséquences annoncées ici. Vous écrivez:

...la révision récente de la réglementation a eu pour effet que de nombreuses règles strictes ont été transformées en normes n'ayant que très peu de poids.

Pourriez-vous nous en donner deux ou trois exemples?

**M. Sargent:** La révision porte sur 113 règlements.

**Le sénateur Perrault:** Portant sur quoi?

**M. Sargent:** Le transport du grain par navire, en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Sept règles ont été carrément abrogées, et 14 ont été transformées en normes. Certaines ont été assouplies ou révisées, et je n'ai pas la liste ici avec moi. Le CCMC et la Garde côtière ont tout cela dans leurs dossiers.

**Le sénateur Perrault:** Vous dites qu'il s'agit là d'un assouplissement des normes intéressant le transport du grain?

**M. Sargent:** Oui, différentes choses. Le Règlement sur le transport du bois en pontée a été transformé en norme.

**Le sénateur Perrault:** Pourriez-vous nous donner quelques détails à ce sujet? Cela pose-t-il un danger pour les travailleurs?

**M. Sargent:** Pas réellement les travailleurs, mais le navire. Le gouvernement a publié un plan ou un bulletin la semaine dernière sur la manière d'arrimer les cargaisons de grumes. Une bonne partie des cargaisons à destination de la côte est, telles que les grumes, font trois escales et la cargaison doit être réarrimée dans chaque port. C'est bien s'il en est ainsi, car alors ils devront s'assurer d'avoir les installations pour faire le réarrimage dans chaque port.

**Le sénateur Perrault:** Il y a un danger que la cargaison devienne instable et que les grumes roulent?

**M. Sargent:** Oui, elle peut devenir instable, ou les chaînes peuvent casser.

**Le sénateur Perrault:** Et la cargaison deviendrait instable?

**M. Sargent:** Très souvent, pendant les mois d'hiver, à Victoria, il y a deux ou trois accidents où la cargaison se déplace et où il faut couper les chaînes et réarrimer.

**Le sénateur Perrault:** C'est un travail difficile et dangereux.

**Mr. Sargent:** Yes, it is very dangerous.

**Senator Perrault:** On page 2 of your presentation, you make reference to the de-tonning of vessels' cargo gear. I am not familiar with the meaning of that.

**Mr. Sargent:** A ship's cargo gear is rated at 25 tonnes. The regulations, the wear standards, state that cargo gear cannot be worn more than 10 per cent, so 10 per cent of a shackle or a head block is not an awful lot of wear. In eight times the diameter of a wire, there are eight breaks allowed in that section. If it has nine breaks, it is considered to be dangerous.

In the grain service, they load with a Bombardier, a little light cat that they put down below and push the grain to level it. Then the longshore crew goes down and they land the load of dunnage, third- or fourth-grade two-by-sixes, and they lay this across and then put burlap on it and maybe another layer of dunnage

They think that because there are only one or two lifts — the Bombardier comes in and out, the dunnage comes in, nothing comes out — that they can weaken the standards. These vessels have pontoons that are huge, 60 to 70 feet wide, perhaps 5 to 8 feet deep. They are all metal and they must be lifted off the hatch and swung around out of place. They must be swung in and out and we must do that work.

The concern of the Coast Guard is how the wear affects the overall operation of the gear. I am concerned about our people. The Coast Guard is worried about the actual gear. This is coming up in CMAC. It will be discussed next May, I believe.

**Senator Bacon:** Mr. Sargent, Bill C-44, the Canada Marine Act, is currently before Parliament. It calls for our major ports such as Vancouver and Montreal to become commercialized and to have less involvement with the federal government. In your opinion, will this have any impact, any negative impact, on port safety and, if so, how?

**Mr. Sargent:** I do not think it will affect the safety of the port as such or our safety. It may affect the general safety of the vessels coming to and from the port. I do not think it will affect us as workers in the port.

**Senator Bacon:** There will not be any impact at all?

**Mr. Sargent:** I do not think it will have much impact. I have not read the full act. There is a lot of reading there and I just received a copy of it last week.

**Senator Lawson:** On page 2 you state:

... we find Coast Guard Transport Canada are so short staffed that they don't have time to do thorough inspections. This situation — if continued — will lead to many marine accidents.

Tell us about that.

**M. Sargent:** Oui, très dangereux.

**Le sénateur Perrault:** À la page 2 de votre exposé, vous parlez de déjaugage des appareils de levage. Je ne sais pas ce que cela signifie.

**M. Sargent:** Les appareils de levage d'un navire sont cotés à 25 tonnes. La réglementation, les normes d'usure, disent que ces appareils ne peuvent être usés à plus de 10 p. 100, et 10 p. 100 d'une manille ou d'une traverse ne représente pas grand-chose. Dans huit fois le diamètre d'un câble, on autorise huit cassures. S'il y en a neuf, le câble est considéré comme dangereux.

Dans les navires céréaliers, on charge le grain avec un Bombardier, une petite chenillette légère déposée dans la cale avec laquelle on aplanit le grain. Ensuite, l'équipe de débardeurs descend dans la cale, on y dépose les lattes de fardage, des planches de deux par six grossières, que les débardeurs déposent en travers et recouvrent de toile de jute et peut-être d'une autre couche de lattes.

On pense que, parce qu'il n'y a qu'un ou deux levages — descendre et remonter le Bombardier, déposer le fardage — que l'on peut assouplir les normes. Or, ces navires ont d'énormes pontons, de 60 à 70 pieds de large et peut-être de cinq à huit pieds de profondeur. Ils sont en métal et ils doivent être levés de l'écoutille et déplacés latéralement. Ils doivent être levés et déposés et latéralement, et c'est nous qui devons faire ce travail.

La préoccupation de la Garde côtière est de savoir comment l'usure se répercute sur le fonctionnement d'ensemble des appareils. Moi-même je suis inquiet pour la sécurité de nos débardeurs. La Garde côtière s'inquiète du matériel lui-même. Il en sera question au CCMC en mai prochain, je crois.

**Le sénateur Bacon:** Monsieur Sargent, le projet de loi C-44, la Loi maritime du Canada, est actuellement étudié au Parlement. Il prévoit la commercialisation de nos principaux ports tels que Vancouver et Montréal, c'est-à-dire que le rôle du gouvernement fédéral y sera moindre. À votre avis, cela aura-t-il des répercussions négatives sur la sécurité portuaire et, dans l'affirmative, pourquoi?

**M. Sargent:** Je ne pense pas que cela aura un effet sur la sécurité portuaire en tant que telle, ni sur celle des débardeurs. Il pourrait y avoir des répercussions sur la sécurité générale des navires à l'entrée et à la sortie du port, mais je ne pense pas que les débardeurs seront touchés.

**Le sénateur Bacon:** Il n'y aura pas de répercussions du tout?

**M. Sargent:** Je ne pense pas qu'il y ait grande répercussion. Je n'ai pas lu le projet de loi au complet. Il est épais et je n'en ai reçu une copie que la semaine dernière.

**Le sénateur Lawson:** À la page 2, vous écrivez:

...nous constatons que la Garde côtière et Transports Canada manquent à tel point d'effectifs qu'ils n'ont pas le temps de faire des inspections sérieuses. Cette situation — si elle se poursuit — conduira à maints accidents maritimes.

Parlez-nous de cela.



**Mr. Sargent:** Our people tell me that when they used to go aboard a timber cargo vessel, they walked down the ship, looked at the chains, knocked the chains, made sure they were tight, and looked for kinks in the chains. If there was a tripping hazard, make sure you have covered the tripping hazard. If the ship was going through the Panama Canal, it had to have a catwalk built and the catwalk would have to be checked. Also the lifeline has to be stretched out properly. This is not done now.

**Senator Lawson:** What is done? Is it only a cursory examination and they go on about their business?

**Mr. Sargent:** I do not work the ships any longer. I have heard they drive down the dock on the dockside. They may look up and see there is a kink in the number four chain, number four end, number ten, and they will ask for those kinks to be taken out. Then they get up on top and look in the first hatch. The employers know that they will not go the whole distance of the ship now, so they make sure the first couple of hatches are up to snuff and they are not quite as concerned about the rest.

**Senator Lawson:** The careless approach to safety standards is passed on to the shipowner.

You also state:

If the cutbacks are to continue, or if there are no finances, then the government should look to user pay on safety calls - this might be the catalyst to force the ship owners to keep their cargo gear in condition.

That seems to me to have a lot of merit. Why do we not have a user-pay system? Who pays for it now? Is it paid for by government through supplying inspectors and so on?

**Mr. Sargent:** The government supplies the inspector.

**Senator Lawson:** Is there a pattern? With your experience in safety, do you know if there are particular countries that have ships that are in disrepair? I hear that there are.

**Mr. Sargent:** That is true for some flags-of-convenience ships, from Panama, Monrovia, Liberia, and some from the Bahamas. Those ships are owned by multinational owners. They may have a series of owners, such as a section of this company, of that company, of another company. In order to get any repairs done, the captain has to have a piece of paper that says the wire in number three crane must be replaced and so on. Otherwise the owners will not act on the problem. If they were forced to pay when the person comes down to inspect the gear, perhaps they would do a little more work on it.

**Senator Lawson:** We often see ships tied up here because the workers are jumping off and saying that they have not been paid or have some other dispute, and they can be tied up for weeks until the matter is sorted out.

**Mr. Sargent:** That is the responsibility of the International Transportation Federation.

**M. Sargent:** Nos membres me disent qu'auparavant, lorsque les inspecteurs se rendaient à bord d'un grumier, ils longeaient tout le navire, examinaient les chaînes, vérifiaient leur tension, vérifiaient s'il y avait des entortillements de chaînes. S'il y avait un risque de trébuchage, ils faisaient recouvrir l'obstacle. Si le navire devait traverser le canal de Panama, il devait avoir une passerelle enjambant la cargaison et cette passerelle était elle aussi vérifiée. Le garde-corps devait être correctement tendu. Tout cela ne se fait plus.

**Le sénateur Lawson:** Que fait-on? S'agit-il uniquement d'un examen superficiel, et les choses s'arrêtent là?

**M. Sargent:** Je ne travaille plus sur les navires. J'ai entendu dire que les inspecteurs longent le navire sur le quai. Ils vont regarder un peu en l'air et voir qu'il y a un entortillement dans la chaîne numéro quatre ou la chaîne numéro dix et ils vont demander que ces noeuds soient défaits. Ensuite ils montent à bord et regardent dans la première cale. Les patrons aujourd'hui savent que les inspecteurs ne vont plus regarder tout le navire, ils se contentent donc de faire en sorte que les premières cales soient en règle et ne s'inquiètent pas trop des autres.

**Le sénateur Lawson:** Cette approche négligente de la sécurité se transmet aux armateurs.

Vous dites également:

Si les coupures se poursuivent, ou s'il y a un manque de ressources financières, le gouvernement devrait envisager des redevances d'utilisateurs pour les inspections de sécurité — ce pourrait être le catalyseur pour contraindre les armateurs à maintenir leurs appareils de levage en bon état.

Cela me paraît très logique. Pourquoi n'avons-nous pas de système de redevances d'utilisateur? Qui paie aujourd'hui pour les inspections? Est-ce l'État, en rémunérant les inspecteurs et cetera?

**M. Sargent:** L'État fournit les inspecteurs.

**Le sénateur Lawson:** Y a-t-il des tendances décelables? Selon votre expérience de la sécurité, y a-t-il certains pays dont les navires sont en mauvais état? J'entends dire que c'est le cas.

**M. Sargent:** C'est vrai de certains navires à pavillon de complaisance, du Panama, de Monrovia au Libéria, et de certains des Bahamas. Ces navires appartiennent à des propriétaires multinationaux. Ce sont des propriétaires multiples, telle filiale de telle société et une société de tel autre groupe. Pour effectuer des réparations, le capitaine doit avoir un document disant que le câble de la grue numéro trois doit être remplacé et cetera, sinon les propriétaires ne réagissent pas. S'ils étaient contraints de payer chaque fois qu'une personne vient inspecter les appareils, peut-être feraient-ils les réparations un peu plus vite.

**Le sénateur Lawson:** Nous voyons souvent des navires immobilisés ici parce que les équipages sont à terre et disent qu'ils n'ont pas été payés ou ont quelque autre conflit, et le navire peut rester à quai pendant des semaines jusqu'à ce que l'affaire soit réglée.

**M. Sargent:** C'est la responsabilité de la Fédération internationale du transport.

**Senator Lawson:** It seems to me there is a lot of merit in what you say regarding user pay. Why should not the worst offenders be responsible for paying the costs of the exams?

**Mr. Sargent:** As long as it is not longshoremen who have to pay. We do not have the resources to pay.

**Senator Lawson:** No, nor should they have to.

**Mr. Sargent:** I do not know if you have ever heard of the ships that ply the coast. There are some old-timers. They were standing-gear ships. They would be forced to change the runner in Vancouver. The ship would go to New Westminster, and on the way around they would put the old runner back on. We would tell the guys in New Westminster to make sure to check the runner in number three hatch. They would check it and, sure enough, it was condemned again, the same runner.

**Senator Lawson:** There is no shortage of imagination as to how to get around the rules.

**Mr. Sargent:** That is true.

**Senator Lawson:** It might be appropriate for the committee to consider the proposal that has been put forward for user pay on safety calls. It seems to me to have a lot of merit.

**Mr. Sargent:** The Coast Guard is talking about user pay when they delegate to class. Some contractors do some engine-room calls and some seaworthy calls, but they have not yet got into safety, and we do not want them in safety because we think private industry does not have the same vested interest as the Coast Guard.

**Senator St. Germain:** You state at the top of page 2 of your brief:

One only has to look to the south and take note of a situation that has no respect from the workers and is used unmercifully by the employers.

Could you explain that further and perhaps give us some examples as to what you are referring to?

**Mr. Sargent:** South of the line the Coast Guard is a paramilitary organization. They would go on board a ship and inspect the cargo gear if we called them out. Then the government stopped that. They went to the classification society, which suggested a group of private businessmen that have experience on the ships. They would go aboard the ship and whoever got to them first would say, "That it is not bad, it is only worn a little bit," or, "This cargo we are loading is only light and is not a worry." They would say, "Yes, you can do that." That is what we do not want.

**Senator St. Germain:** Are there any actual examples you can give us where something bad has happened as a result?

**Mr. Sargent:** I cannot give you such an example offhand.

**Senator Adams:** How many members are in the International Longshoremen's and Warehousemen's Union? Is that union only in British Columbia, or is it across Canada?

**Le sénateur Lawson:** Il me semble que votre idée des redevances d'usagers est intéressante. Pourquoi est-ce que les pires contrevenants ne devraient pas avoir à payer eux-mêmes le coût des inspections?

**M. Sargent:** Du moment que ce ne sont pas les débardeurs. Nous n'avons pas les moyens de payer.

**Le sénateur Lawson:** Non, ce n'est pas à eux de payer.

**M. Sargent:** Je ne sais pas si vous avez jamais entendu parler des caboteurs. Il y en a qui sont de vraies reliques. Ce sont des navires à appareils fixes. Il est arrivé qu'on les force à changer un câble à Vancouver. Le navire repartait pour New Westminster, et en chemin, il remettait en place le vieux câble. Nous disions aux types de New Westminster de vérifier le câble de l'écouille trois et, effectivement, le même câble était revenu et était condamné de nouveau.

**Le sénateur Lawson:** Ce n'est pas l'imagination qui fait défaut lorsqu'il s'agit de contourner les règles.

**M. Sargent:** C'est vrai.

**Le sénateur Lawson:** Il serait approprié que le comité réfléchisse à cette idée de faire payer aux usagers les inspections de sécurité. C'est une idée qui me paraît très fondée.

**M. Sargent:** La Garde côtière parle de redevances d'usagers lorsqu'elle délègue ses fonctions aux sociétés de classification. Certaines d'entre elles font des inspections de salle des machines et des inspections de navigabilité, mais elles ne s'occupent pas encore de sécurité et nous ne voulons pas qu'elles le fassent car le secteur privé n'a pas à cœur les mêmes intérêts que la Garde côtière.

**Le sénateur St. Germain:** Vous dites en haut de la page 2 de votre mémoire:

Il suffit de regarder la situation chez nos voisins du Sud où les travailleurs ne sont pas respectés et sont exploités impitoyablement par les employeurs.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus et peut-être nous donner quelques exemples de ce dont vous parlez?

**M. Sargent:** Aux États-Unis, la Garde côtière est une organisation paramilitaire. Elle avait coutume d'aborder un navire et d'inspecter la cargaison si nous le lui demandions. Mais depuis, le gouvernement a mis fin à cette pratique. Aux États-Unis, on a recours aux sociétés de classification, c'est-à-dire un groupe d'entrepreneurs privés connaissant les bateaux. Ils montent à bord et le premier venu peut leur dire: «Ce n'est pas si grave, cette pièce n'est que très légèrement usée» ou «Cette cargaison que nous chargeons est légère et il n'y a pas lieu de s'inquiéter». À quoi ils répondent: «D'accord, allez-y». C'est ce que nous voulons éviter.

**Le sénateur St. Germain:** Pouvez-vous nous donner quelques exemples concrets d'accidents qui se seraient produits de ce fait?

**M. Sargent:** Je n'en ai pas en tête.

**Le sénateur Adams:** Combien de membres compte l'International Longshoremen's and Warehousemen's Union? Est-ce que ce syndicat n'existe qu'en Colombie-Britannique ou bien le trouve-t-on dans tout le Canada?



**Mr. Sargent:** No, the ILWU is only in B.C. I am in contact with the ILA on the East Coast and CUPE locals, les débardeurs in Montreal. I keep in touch with them all. We work together and develop standards. In the last couple of years we have developed the timber deck cargo standards, the web sling standards and the wear standards. We seem to be the ones that are the driving force. We push them and get them interested.

**Senator Adams:** The committee has been advised by previous witnesses that ships travelling to Japan have hit rough seas and some of the cargo has fallen overboard. Does the responsibility for that belong to the loaders or the shippers?

**Mr. Sargent:** It is a problem for the ship. The Coast Guard normally inspects the cargo. Mostly the cargo that will have problems is made up of logs. Raw logs are tough to load. When loading a deck load of logs the load goes to a certain height and then they put a crown and put wires across called wiggle wires and cinch them up so tight the wires are singing. We get off the ship when the crew does this because if a wire snaps, it is very dangerous.

**Senator Perrault:** It could kill.

**Mr. Sargent:** It slices whatever is around. We get out of the way and get off the ship. They tighten the wiggle wires down and then we go back and load another two or three metres of logs on top of that until all the cargo is aboard. Then we put on heavy-duty chains and pull them together and tighten them up and cinch them down as best we can.

Sometimes, no matter how tight the wiggle wire is down in the lower part of the load, with the vibration of the ship and the wave action, the cargo loosens up. If this happens, logs may slide out, and if the sea is particularly rough the crew cannot get out to tighten the chains. They have to wait until the water is a little bit smooth to go out and tighten the load down. Sometimes they do not get a chance, rough weather carries on, and we get the extra work repairing these.

**The Chairman:** Thank you very much for being with us.

Our next witnesses are from the Pacific Pilotage Authority. Welcome, and please proceed.

**Mr. Dennis McLennan, Chair, Pacific Pilotage Authority Canada:** Honourable senators, I have a brief written presentation. I am not a master mariner. I am a businessman. For technical questions, the President of the B.C. Coast Pilots, Captain Al Flotre, can perhaps answer. Thank you for this opportunity to appear before the standing committee on your visit to beautiful Vancouver.

A simple definition of piloting is the act, or art, of conducting a ship into or out of harbours, rivers or coastal waters, in areas of navigational hazards and dangers. With this in mind, the pilot has the conduct of the ship while the master, or captain, remains in command. This is a fine line but what it says is that the master retains the command of his ship and can override the pilot's

**M. Sargent:** Non, l'ILWU n'existe qu'en Colombie-Britannique. Je suis en contact avec l'AID sur la côte est et la section des débardeurs de la SCFP à Montréal. Je suis en contact avec tous. Nous collaborons à l'élaboration de normes. Ces dernières années, nous avons élaboré les normes sur les cargaisons de grumes, les normes sur les élingues plates et les normes d'usure. Nous semblons être le moteur de ce mouvement. C'est nous qui insistons et les amenons à s'intéresser.

**Le sénateur Adams:** Des témoins précédents ont indiqué au comité que des navires à destination du Japon ont vu leur cargaison tomber à la mer, par gros temps. Est-ce que la responsabilité en incombe aux débardeurs ou aux armateurs?

**M. Sargent:** C'est la responsabilité du navire. Normalement, la Garde côtière inspecte la cargaison. Ces problèmes surviennent surtout dans le cas des grumes. Les troncs bruts sont difficiles à charger. Lors d'un chargement de grumes en pontée, on empile les troncs jusqu'à une certaine hauteur, ensuite de quoi on installe une faîtière et l'on tend en travers des câbles de sanglage que l'on serre jusqu'à ce que le câble chante. Nous descendons du navire lorsque l'équipage fait cela car si un câble se rompt, c'est très dangereux.

**Le sénateur Perrault:** Quelqu'un pourrait être tué.

**M. Sargent:** Le câble coupe tout sur son passage. Nous restons à distance et quittons le navire. Ils serrent les câbles de sanglage et nous remontons alors à bord pour charger une autre couche de deux ou trois mètres de troncs par-dessus, jusqu'à ce que toute la cargaison soit à bord. Ensuite, nous plaçons les chaînes lourdes et les serrons de notre mieux.

Parfois, aussi tendus que soient les câbles de sanglage dans la partie inférieure du chargement, avec la vibration du navire et l'action des vagues, la cargaison se déplace. Dans ce cas, des troncs peuvent s'échapper de la pile et si la mer est particulièrement grosse, l'équipage ne peut sortir resserrer les chaînes. Il doit attendre un temps plus calme avant de resserrer les chaînes. Parfois, il n'en a pas l'occasion, le mauvais temps se poursuit et nous avons alors du travail supplémentaire à réparer les dégâts.

**Le président:** Merci beaucoup d'avoir comparu.

Nos prochains témoins représentent l'Administration de pilotage du Pacifique. Soyez les bienvenus, la parole est à vous.

**M. Dennis McLennan, président, Administration de pilotage du Pacifique Canada:** Honorables sénateurs, j'ai un court mémoire écrit à présenter. Je ne suis pas capitaine au long cours, je suis homme d'affaires. Si vous avez des questions techniques, le président de B.C. Coast Pilots, le capitaine Al Flotre, pourra peut-être vous répondre. Je vous remercie de votre invitation à comparaître devant le comité permanent lors de sa venue dans notre belle ville de Vancouver.

Le pilotage, pour vous donner une définition simple, est l'acte, ou l'art, de conduire un navire à l'entrée ou à la sortie des ports ou cours d'eau, ou dans les eaux côtières où existent des risques et dangers de navigation. En ce sens, le pilote est responsable de la conduite du navire tandis que le capitaine conserve le commandement. C'est une distinction ténue, mais cela signifie que le

instructions. If the master should exercise this authority, he must have good reason for so doing.

When a pilot boards a ship, it is the master's duty to inform the pilot of all information that he, the pilot, might need to perform his work. This will include information about engine status, handling characteristics of the ship, equipment malfunctions, and so on. The bridge watch must always remain alert to the ship's position at all times and anticipate the pilot's orders so that discrepancies can be detected early, leaving time for the master to confer with the pilot.

In our pilotage waters, ships over 350 gross registered tonnes, regardless of flag, are required by law to carry a licensed pilot. Our waters include all the coastal waters of British Columbia, from the Washington border in the south to the Alaskan border in the north.

In 1950, there were 35 pilots who completed 4,353 assignments. In 1970, there were 74 coastal pilots who completed 10,400 assignments. This year, we have 108 full-time pilots who will complete approximately 12,000 assignments.

The Pacific Pilotage Authority is a Federal Crown Corporation, reporting to the Minister of Transport. The mandate of the authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service.

The authority remains financially self-sufficient, generating its revenue from the shipping industry. Therefore, it does not rely on any appropriations from the government.

The West Coast of Canada experiences extremes of weather, tidal ranges and current conditions in certain areas that are unmatched anywhere in the world for a major marine artery. There are additional hazards such as a fishing fleet and pleasure craft. All of this is then mixed into the most convoluted coastline of any country in the world. Consistently ships complete their coastal voyages safely and efficiently.

In 1991, of 14,036 assignments, we had 99,787 per cent free of incident; in 1992, 99,841 per cent; in 1993, 99,790 per cent; in 1994, 99,907 per cent; in 1995, with 12,497 assignments, 99,879 per cent were incident-free.

The B.C. Coast Pilots cannot be compared to the pilots working in the other regions of Canada because the service provided is totally different, requiring distinctive skills and knowledge.

The prime consideration in all is safety — safety of life and property, and the safety and protection of the environment.

In exhaustive reports submitted to the Minister of Transport on July 27, 1995, and on December 29, 1995, the Pacific Pilotage Task Force addressed all pilotage issues raised by the recommendations of the House of Commons Standing Committee on Transport and in specific questions subsequently posed by the minister.

capitaine conserve le commandement de son navire et peut contremander les instructions du pilote. S'il le fait, le capitaine doit avoir pour cela une bonne raison.

Lorsqu'un pilote monte à bord du navire, le capitaine doit lui communiquer toutes les informations dont il peut avoir besoin pour exécuter son travail. Cela englobe l'état des machines, les caractéristiques de manœuvre du navire, les équipements défectueux et cetera. L'équipe de passerelle doit connaître à chaque instant la position du navire et anticiper les ordres du pilote de façon à détecter en temps voulu tout ordre insolite et laisser au capitaine le temps de conférer avec le pilote.

Dans nos eaux de pilotage, les navires de plus de 350 tonnes de jauge brute sont tenus, de par la loi, d'avoir à bord un pilote breveté, quel que soit le pavillon. Nos eaux englobent toutes les eaux côtières de la Colombie-Britannique, depuis la frontière avec l'État de Washington au Sud jusqu'à la frontière avec l'Alaska au Nord.

En 1950, nous avions 35 pilotes qui ont exécuté 4 353 missions. En 1970, ces chiffres étaient de 74 pilotes et 10 400 missions. Cette année, nous avons 108 pilotes à temps plein qui vont remplir environ 12 000 missions.

L'Administration de pilotage du Pacifique est une société d'État fédérale, placée sous la tutelle du ministre des Transports. Son mandat est d'exploiter, assurer et administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficient.

L'administration reste financièrement autosuffisante et vit des droits qu'elle lève auprès des transporteurs maritimes. Elle ne touche donc pas de crédits publics.

La côte ouest du Canada est caractérisée par des extrêmes sur le plan de la météorologie, de l'amplitude des marées et des courants marins que l'on ne rencontre sur aucune grande artère de transport maritime du monde. À cela s'ajoutent les risques supplémentaires représentés par la flotte de pêche et les bateaux de plaisance. Tous ces dangers se conjuguent avec la côte la plus découpée du monde. Pourtant, régulièrement, les navires parviennent au bout de leurs trajets côtiers sans encombre.

En 1991, sur 14 036 missions, 99,787 p. 100 se sont déroulées sans incident; en 1992, le pourcentage était de 99,841 p. 100; en 1993, de 99,790 p. 100; en 1994, de 99,907 p. 100; en 1995, sur 12 497 missions, 99,879 p. 100 ont été exemptes d'incident.

Les pilotes de la côte de Colombie-Britannique ne peuvent être comparés à ceux d'aucune autre région du Canada, car le service qu'ils fournissent est totalement différent et exige des compétences et des connaissances particulières.

La considération primordiale est la sécurité — la sécurité des personnes et des biens et la sécurité et la protection de l'environnement.

Dans des rapports exhaustifs présentés au ministre des Transports le 27 juillet 1995 et le 29 décembre 1995, le groupe de travail sur le pilotage du Pacifique a pris position sur toutes les questions soulevées par les recommandations du comité permanent des transports de la Chambre des communes et à des questions plus détaillées posées ultérieurement par le ministre.



In many instances, as set out in those reports, the Pacific Pilotage Task Force and its working groups agreed that the pilotage system put in place in 1972 continues to serve Canada well in meeting the fundamental objectives of public safety and environmental protection in a cost-effective fashion.

While not without disagreement and occasional criticism, the region has developed over the years an outstanding record of success in the implementation of Canada's compulsory pilotage system. Much of that success reflects the efforts that all parties have devoted to communication and consultation on matters of significance to Pacific Coast pilotage.

Our consultation arrangements have been reinforced in one of the significant developments that has come out of the process that began with the standing committee's recommendations and the preparation of a National Marine Policy. That development is the reconstitution of the Pacific Pilotage Task Force as the Pacific Pilotage Advisory Group.

The advisory group is comprised of representatives of all participants of the task force: shippers, ship owners and operators, the pilotage authority, pilots, ports, and the Chamber of Shipping.

The purpose of the advisory group is improve communications among the stakeholders, which facilitates further cost efficiencies in the delivery of pilotage services while continuing to fully meet safety and environmental protection objectives.

The authority remains convinced that the existing regional pilotage structure and compulsory pilotage provisions represent the best way to achieve continued public safety and marine environment protection.

**Senator St. Germain:** Thank you, sir, for your brief. Do lighthouses play any role in your lives?

**Captain Al Flotre, President, British Columbia Coast Pilots Ltd.:** I would say it is vital that we have lit navigational aids on the coast. I guess the question of the day is whether or not they should be manned. However, a lighthouse is important if the electronics on a ship fail.

**The Chairman:** The Pacific Pilotage Authority and the British Columbia Coast Pilots are interrelated. Perhaps Captain Flotre can make his presentation and then we can ask questions.

**Mr. Flotre:** I am the president of British Columbia Coast Pilots Ltd. We are a private company that contracts to the pilotage authority, and that is an important distinction. Some of my brief may duplicate what Mr. McLennan has said.

Good afternoon everyone, and welcome to Vancouver. I am grateful for the opportunity to speak to the committee today. As the spokesman for marine pilots on the West Coast of Canada, the opportunity to expound on the value of a safe and efficient pilotage system is always welcome.

Le Groupe de travail sur le pilotage du Pacifique et ses sous-groupes ont convenu, dans bien des cas, ainsi qu'on peut le lire dans ces rapports, que le système de pilotage mis en place en 1972 continue à bien servir le Canada, en ce sens qu'il répond aux objectifs fondamentaux de la sécurité publique et de la protection de l'environnement, et ce de manière rentable.

Sans être exempte de désaccords et de critiques occasionnelles, la région a pu afficher au fil des ans un succès hors pair pour ce qui est de l'application du système de pilotage obligatoire du Canada. Cette réussite tient en très grande partie aux efforts que toutes les parties ont consacrés à la communication et à la concertation sur les sujets d'importance pour le pilotage sur la côte du Pacifique.

Le processus enclenché par les recommandations du comité permanent et l'élaboration d'une politique maritime nationale ont débouché sur une innovation majeure sur le plan de nos mécanismes de concertation. Je veux parler de la transformation du groupe de travail sur le pilotage du Pacifique en Conseil consultatif permanent sur le pilotage du Pacifique.

Ce conseil se compose de représentants de toutes les parties qui étaient membres du groupe de travail: expéditeurs, armateurs et exploitants de navire, administration de pilotage, pilotes, ports et Chambre de commerce maritime.

Le but du conseil consultatif est d'améliorer la communication entre les parties prenantes, ce qui devrait autoriser de nouvelles économies au niveau de la prestation des services de pilotage, tout en continuant à assurer pleinement les objectifs de sécurité et de protection de l'environnement.

L'administration reste convaincue que la structure de pilotage régional actuelle et les dispositions intéressant le pilotage obligatoire représentent la meilleure façon d'assurer durablement la sécurité du public et la protection de l'environnement marin.

**Le sénateur St. Germain:** Je vous remercie de cet exposé, monsieur. Est-ce que les phares jouent un rôle dans votre vie?

**Le capitaine Al Flotre, président, British Columbia Coast Pilots Ltd.:** Je dirais qu'il est vital que nous ayons des aides à la navigation lumineuses sur le littoral. Je suppose que la question d'actualité est de savoir si ces phares doivent être dotés de gardiens ou non. Mais un phare est indispensable en cas de panne des systèmes électroniques d'un navire.

**Le président:** L'Administration de pilotage du Pacifique et la British Columbia Coast Pilots sont étroitement liées. Peut-être le capitaine Flotre pourrait-il faire son exposé avant que nous posions nos questions.

**M. Flotre:** Je suis le président de la British Columbia Coast Pilots Ltd. Nous sommes une société privée qui travaille en sous-traitance avec l'administration de pilotage, et c'est une distinction importante. Mon mémoire fera écho en partie aux propos de M. McLennan.

Bon après-midi tout le monde et bienvenue à Vancouver. Je suis heureux de votre invitation à prendre la parole devant votre comité aujourd'hui. En tant que porte-parole des pilotes maritimes de la côte ouest du Canada, je suis toujours ravi de vanter l'intérêt d'un système de pilotage sûr et efficient.

I have brought two copies of a video on marine pilotage that our company commissioned last year. I hope you will have the opportunity to view it. It has received rave reviews and the sales of the video are being measured in the tens.

Marine pilots have been offering their services to captains for as long as there have been ships that travel to strange ports and require local knowledge of hazards and conditions. There is a reference to pilots in the Bible. One of the first written laws of France, dated approximately 200 AD, allowed the captain of a ship to take the pilot to the fore part of the ship and behead him if the pilot had run his ship aground. Fortunately for us, there has been a change in disciplinary procedures for pilots since that time.

For many centuries and even into our present century, pilots were seen as an option that ships should have available to provide local knowledge, and pilots would make their way out to sea to compete individually for the jobs that came along.

As this century progressed, public opinion began to focus on the local environment, and as the number of oil and toxic cargo spills began to mount, a new purpose evolved for the pilot where his duties and responsibilities were not limited to providing safety to the ship, but also to protecting the local marine environment and the dock infrastructures of the local port.

In 1972, after nine years of deliberations by the Bernier Commission, the Pilotage Act of Canada was passed. This act established the regional pilotage authorities that were given the task of providing a safe and efficient pilotage system for their regions. It also mandated that pilotage in Canada would be compulsory for most foreign ships within specified boundaries of Canadian waters. The act contains some provisions whereby Canadian ships and certain foreign ships may obtain exemption certificates or waivers on pilotage, whichever is applicable.

In 1994, a subcommittee of the House of Commons Standing Committee on Transport in a report on the St. Lawrence Seaway recommended that the Pilotage Act be repealed and the four pilotage authorities be dissolved. This prompted the Minister of Transport to establish task forces in each region, comprised of all stakeholders in marine pilotage — shippers, ship owners, ship agencies, port authorities, pilots, and government officials — to study, poke, and probe all aspects of pilotage in general, specifically the costs, compulsory pilotage areas, the requirements for pilotage licences and certificates, and the mechanisms for setting rates.

The Pacific region's task force immediately embarked upon a massive consultation process that resulted in a report to the national task force. I have brought a couple of copies of the report for you. I am sure you will enjoy the video more than you will this report.

The reports from the four regions confirmed to the minister that the present Pilotage Act was proper and effective and, with a few amendments, could be updated and maintained as a vehicle for the protection of our local waters and the supply of expertise to foreign ships that trade in these waters.

J'ai apporté deux copies d'un vidéo sur le pilotage maritime que notre société a fait réaliser l'an dernier. J'espère que vous aurez l'occasion de le regarder. Il a fait l'objet de commentaires extrêmement élogieux et il se vend très bien.

Les pilotes maritimes offrent leurs services aux capitaines depuis aussi longtemps que des navires font relâche dans les ports étrangers et ont besoin de marins connaissant les embûches des eaux locales. Les pilotes sont déjà mentionnés dans la Bible. L'une des premières lois écrites de la France, datant des environs de l'an 200 après Jésus-Christ, autorisait le capitaine d'un navire à décapiter le pilote sur la proue s'il avait fait s'échouer le navire. Heureusement pour nous, la procédure disciplinaire applicable aux pilotes a évolué depuis cette époque.

Pendant de nombreux siècles et même encore dans le nôtre, le recours aux pilotes était facultatif et les pilotes individuels se faisaient la course au large pour être les premiers à offrir leurs services aux navires qui se présentaient.

Plus récemment, l'opinion publique a commencé à se préoccuper de l'environnement local et, au fur et à mesure que les déversements de pétrole et de cargaisons toxiques se multipliaient, les fonctions et responsabilités du pilote ont évolué pour englober, en sus de la sécurité du navire, la protection de l'environnement marin local et des infrastructures du port local.

La Loi sur le pilotage a été adoptée en 1972, après neuf années de délibérations de la Commission Bernier. Cette loi créait les administrations régionales de pilotage, ayant pour mission d'assurer un service de pilotage sûr et efficient dans leurs régions respectives. Elle imposait également le pilotage obligatoire pour la plupart des navires étrangers dans des eaux canadiennes délimitées. La loi contient certaines dérogations par lesquelles des navires canadiens et certains navires étrangers peuvent obtenir des certificats d'exemption ou des dispenses de pilotage, selon le cas.

En 1994, un sous-comité du comité permanent des transports de la Chambre des communes, dans un rapport sur la voie maritime du Saint-Laurent, recommandait l'abrogation de la Loi sur le pilotage et la dissolution des quatre administrations de pilotage. Le ministre des Transports a réagi en créant des groupes de travail dans chaque région, comprenant des représentants de toutes les parties prenantes du pilotage maritime — expéditeurs, armateurs, agences maritimes, administrations portuaires, pilotes et fonctionnaires — pour étudier et disséquer tous les aspects du pilotage en général, et plus particulièrement les coûts, les zones de pilotage obligatoire, les conditions d'octroi de brevets et certificats de pilote et les mécanismes de tarification.

Le Groupe de travail de la région Pacifique a immédiatement lancé un processus de concertation massif qui a résulté en un rapport adressé au groupe de travail national. J'ai amené avec moi quelques exemplaires de ce rapport à votre intention. Je suis sûr que vous allez apprécier le vidéo davantage que la lecture de ce rapport.

Les rapports des quatre régions ont confirmé au ministre que la Loi sur le pilotage actuelle constitue un bon outil, sous réserve de quelques modifications, pour la protection de nos eaux locales et la fourniture de connaissances expertes aux navires étrangers qui fréquentent ces eaux.



These amendments are contained in Bill C-44, which has been through the committee stage with consultations all across Canada and is awaiting final reading in the House of Commons. We expect this bill to be sent to the Senate for your approval sometime in the new year.

We at B.C. Coast Pilots Ltd., and all pilot groups in Canada, want to go on record at this time as supporting the amendments to the Pilotage Act contained in Bill C-44, and we urge you to work for Senate approval of the bill when it comes to the Upper House.

We would also like to emphasize to you that while there are some very vocal calls for more severe changes to the act, most industry and port authorities are in favour of keeping the present compulsory pilotage. It is those with little knowledge of marine matters who are seeking cost reductions that would compromise safety.

To address some of the issues raised in your letter of invitation, I would first like to state that we were pleased that the attempt at deregulation of the pilotage industry, to which I just referred, has been rebuffed and therefore deregulation has not compromised safety in the marine mode. However, we do have some serious concerns about safety in our sector.

We are pleased to compliment the many international shipping companies that operate their ships in a proper manner with due regard to maintenance of the ship and supplying these ships with qualified and properly trained personnel. Unfortunately, there are several companies in the world market who do not subscribe to these practices, and we refer to their vessels as the "ships of shame." These vessels are floating accidents waiting to happen, and although they are subject to inspection by the "port state control" branch of the Canadian Coast Guard, under which, if their equipment is found defective, they may be detained until repairs are made, there is no penalty or fine to induce the owner to be more responsible. This situation has been exacerbated by the reduction in staff at the Canadian Coast Guard, so many defective ships slip through the system. All those ships must enter Canadian waters and travel to a Canadian port before they are subject to inspection.

I would urge this body to consider severe deterrent penalties for this flagrant disregard for our Canadian environment and infrastructure.

Another concern we have is with the proposals that technology can replace human expertise aboard vessels in our waters. There is a need that every advancement be thoroughly tested and that all concerns be investigated before approval of this equipment is granted.

We are fortunate that the international body, the IMO, is dedicated to the same principles. Canada should endorse and support IMO in this testing. Recent technical advances allow those in our industry to give very accurate positions for a ship. They can also track very accurately where the ship has been. However, there

Ces modifications sont contenues dans le projet de loi C-44, qui est déjà passé par le stade de l'étude en comité, avec des consultations à travers tout le Canada, et qui attend la lecture finale à la Chambre des communes. Nous escomptons qu'il sera présenté à l'aval du Sénat au début de l'année prochaine.

Nous, la B.C. Coast Pilots Ltd., en accord avec tous les groupes de pilotes du Canada, exprimons publiquement notre appui aux modifications de la Loi sur le pilotage contenues dans le projet de loi C-44 et exhortons le Sénat à l'adopter lorsqu'il sera envoyé à la Chambre haute.

Nous voulons également souligner que, si certaines voix s'élèvent pour réclamer des modifications plus radicales de la loi, la plupart des sociétés maritimes et des administrations portuaires sont en faveur du maintien du pilotage obligatoire. Ce sont ceux qui ne connaissent pas la mer qui réclament des réductions de coûts qui compromettraient la sécurité.

Pour répondre à certaines des questions posées dans votre lettre d'invitation, je dirais tout d'abord que nous sommes heureux de voir que la tentative de déréglementation du pilotage dont je viens de faire état a échoué et que la sécurité ne sera de ce fait pas compromise dans le secteur du transport maritime. Nous nourrissons néanmoins de graves préoccupations sécuritaires dans notre secteur.

Nous félicitons les nombreuses compagnies de navigation internationales qui exploitent leurs navires dans de bonnes conditions, en assurent le bon entretien et les dotent d'équipages qualifiés et correctement formés. Malheureusement, il existe plusieurs compagnies sur le marché mondial qui ne souscrivent pas à ces pratiques et qui exploitent ce que nous appelons les «navires de la honte». Ces navires sont des accidents flottants en attente de se produire et, bien qu'ils soient sujets aux inspections de la Direction du contrôle portuaire de la Garde côtière canadienne et susceptibles d'être détenus jusqu'à la réparation du matériel défectueux, il n'existe aucune sanction ni amende pour inciter le propriétaire à se montrer plus responsable. Cette situation a été exacerbée par les compressions de personnel à la Garde côtière canadienne, si bien que de nombreux navires défectueux passent à travers les mailles du filet. Tous ces navires doivent traverser les eaux canadiennes et entrer dans un port canadien avant d'être sujets à une inspection.

J'exhorte votre comité à envisager l'imposition de lourdes sanctions pour dissuader ce dédain flagrant à l'égard de l'environnement et de l'infrastructure du Canada.

Une autre de nos préoccupations est la notion que la technologie peut remplacer le savoir humain à bord des navires fréquentant nos eaux. Il est impératif que toute innovation technologique soit soigneusement mise à l'essai et que toutes les faiblesses soient rectifiées avant que ce matériel ne soit agrégé.

Nous avons la chance que l'Organisation maritime internationale, l'OMI, épouse les mêmes principes. Le Canada devrait appuyer l'OMI dans son travail de mise à l'épreuve de ces matériels. Les progrès technologiques récents permettent de déterminer très précisément la position d'un navire, ainsi que le

is no technology at present that can decide, with proper consideration of all conditions, where the ship should go next.

The last paragraph in your letter asks for suggestions to ensure safety in the future, and although I do not have any specific suggestions, I feel that in general terms we must ensure that our government, in its ever-present search for cost reductions and in its consideration of the need for Canada to remain competitive in the global marketplace, must always place the lives of our transportation workers, the safety of our environment and the security of our port infrastructure ahead of the monetary concerns.

Thank you for your attention and we would be pleased answer questions.

**Senator St. Germain:** I will return to my question in regards to these lighthouses. I am sure I do not have to tell you of the controversy that has flowed as a result of destaffing. Do any of your pilots come in contact with the personnel on these stations, or is this outside of your particular area?

**Mr. Flotre:** Regarding pilotage, we do not come in contact with them. I have to say in my previous job of running coastal vessels my concern for weather was more immediate and we did contact them. However, as a pilot, for the ships we are on, weather is not a concern, especially when we are travelling the coast.

**Senator St. Germain:** My other question relates to Bill C-44 to which you make reference in your brief. In a nutshell, can you tell me what is the major thrust of that legislation and why is it so important to you?

**Mr. Flotre:** The legislation came out of the investigation by the task force, although the focus has changed for what is was initially. Now it contains some amendments in regards to the process of setting rights and some housekeeping matters, but it basically maintains the existing Pilotage Act of 1972, although it has now become a controversial piece of legislation. I am sure there will more controversy before it gets through the Senate and receives Royal Assent.

We are saying that pilotage is a very important safety issue in Canada and we should maintain the Pilotage Act as it is.

**Senator St. Germain:** You discussed ships that come in from offshore or from other countries, and which you say are mechanically unsound. Would you not have an option as pilots to refuse to bring a ship into harbour? If you are taking them out, you have to be bringing them in. If they are such a risk, why would you bring them in? Could you not just refuse and say goodbye?

**Mr. Flotre:** We do not have the option of just saying goodbye, but we can refuse to operate the ship or we can increase the safety measures such as additional tugboats if the ship is unsound. A pilot when boarding a ship does not have the time to inspect it before arrival, and a lot of the deficiencies do not show up until a later date when they become very critical to the operation that you are trying to complete.

trajet qu'il a suivi. Cependant, aucune technologie ne peut à l'heure actuelle décider, en prenant en compte tous les facteurs, dans quelle direction un navire doit se diriger.

Le dernier paragraphe de votre lettre demande des suggestions en vue d'assurer la sécurité future et, bien que je n'aie rien de précis à proposer, j'estime que nous devons veiller à ce que notre gouvernement, dans sa quête perpétuelle de réductions de coût et sa volonté de rendre le Canada compétitif sur le marché mondial, privilégie toujours la vie des travailleurs, la sécurité de l'environnement et de notre infrastructure portuaire par rapport aux considérations financières.

Je vous remercie de votre attention et nous serons ravis de répondre à vos questions.

**Le sénateur St. Germain:** Je reviens à ma question sur les phares. Je suis sûr que je n'ai pas à vous rappeler la controverse qui entoure la suppression des gardiens de phare. Est-ce que vos pilotes sont en contact avec le personnel de ces phares, ou bien cela est-il en dehors de votre domaine?

**M. Flotre:** En tant que pilotes, nous n'avons pas de contact avec eux. Je dois dire que dans mon travail antérieur de capitaine de caboteur, la météorologie était un souci plus immédiat et nous les contactons. Cependant, en tant que pilotes sur les navires que nous guidons, les conditions météorologiques ne sont pas un problème, particulièrement lorsque nous longeons la côte.

**Le sénateur St. Germain:** Mon autre question intéresse le projet de loi C-44 dont vous avez fait état dans votre mémoire. Pourriez-vous résumer pour moi en quelques mots la portée de ce projet de loi et nous dire pourquoi il est si important pour vous?

**M. Flotre:** Le projet de loi est l'aboutissement de l'étude du groupe de travail, bien que son orientation ait quelque peu changé par rapport à l'intention initiale. Il contient aujourd'hui certaines modifications sur le plan de la fixation des tarifs et quelques changements d'ordre administratif, mais il préserve en gros la Loi sur le pilotage de 1972, ce qui en fait un sujet de controverse. Je suis sûr qu'il y aura d'autres controverses encore avant son adoption par le Sénat et la sanction royale.

Nous disons que le pilotage est une condition très importante de la sécurité au Canada et qu'il faut préserver la Loi sur le pilotage en l'état.

**Le sénateur St. Germain:** Vous dites que certains navires étrangers sont mécaniquement défectueux. N'avez-vous pas la possibilité, en tant que pilotes, de refuser de les guider jusqu'à nos ports? Si vous les conduisez à la sortie, vous avez déjà dû les piloter à l'entrée. S'ils représentent un tel risque, pourquoi le faites-vous? Ne pourriez-vous tout simplement refuser et dire au revoir?

**M. Flotre:** Nous n'avons pas l'option de dire simplement au revoir, mais nous pouvons refuser de conduire le navire ou nous pouvons accroître les mesures de sécurité, telles que le recours à des remorqueurs supplémentaires si le navire est défectueux. Un pilote, lorsqu'il monte à bord d'un navire, n'a pas le temps de l'inspecter et quantité de défauts n'apparaissent que plus tard, au moment d'effectuer une manœuvre délicate.



The problem I see internationally is that although the ship can be detained and forced to undergo repairs, there is no determinate penalty. There is no incentive for the ship to be properly maintained or repaired.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, that is a spectacular safety record, over 99 per cent. If our basketball teams were doing that well, we would be happy.

The safety record is of interest to me. One of my in-laws was drowned up near Prince Rupert. He was a member of your organization. He was a pilot and was transferring to a freighter when a wave hit the craft that was bringing him in, and he has never been found.

Has anything been done over the years to improve safety for the pilots? It is not without its hazards, is it?

**Mr. McLennan:** The most hazardous part of piloting, I feel, as a non-pilot, is the transfer from the pilot boat to the vessel and from the vessel back to the pilot boat.

**Senator Perrault:** He went overboard and was never found.

**Mr. McLennan:** I knew him very well.

**Senator Perrault:** He was a good guy too.

**Mr. McLennan:** Yes. As the pilotage authority, we conduct pilot-overboard drills constantly on all of our craft to ensure that if a pilot falls as he is going up the ladder, we are out of the way. I do not want him to hit the boat. I would rather he hit the water. We do recovery exercises to ensure that we recover him as quickly as possible.

**Senator Perrault:** It continues to be a challenge?

**Mr. McLennan:** Correct. Since the time of the incident you mentioned, the pilots have had new and better jackets. Part of the problem in that tragedy was that he slipped out of his.

**Senator Perrault:** He had a jacket on?

**Mr. McLennan:** He had a floater on and he slipped out of the floater. Today's jackets are better, with straps that ensure they stay on, and there are big loops on the back. There is now a grid on the back of the pilot boats and the pilot is put on to the grid and lifted up and flipped on to the deck. That is part of the exercise.

**Senator Perrault:** At least something good came out of tragedy.

What would you term as an incident?

**Mr. McLennan:** Anything that was not supposed to happen. If the dock is touched, that is an incident and has to be reported. If there is damage or an injury, that is an incident. The statistics that we provided indicate that considering the number of assignments, there are not a lot of incidents.

Le problème que je vois, à l'échelle internationale, c'est qu'il n'y a pas de sanction précise en dehors de la possibilité de détenir le navire et de le contraindre à effectuer les réparations. Il n'y a pas d'incitation pour l'armateur à entretenir correctement le navire ou à le réparer.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, plus de 99 p. 100 de missions effectuées sans incident représentent un chiffre impressionnant. Si toutes nos équipes de basket-ball s'en tiraient aussi bien, nous serions ravis.

Les résultats sur le plan de la sécurité m'intéressent. L'un de mes parents par alliance s'est noyé près de Prince Rupert. Il était membre de votre organisation. Il était pilote et était sur le point de monter à bord d'un cargo lorsqu'une vague a frappé l'embarcation qui l'amenait, et on ne l'a jamais retrouvé.

A-t-on fait quelque chose ces dernières années pour améliorer la sécurité des pilotes? Ce n'est pas un travail dénué de danger, n'est-ce pas?

**M. McLennan:** En tant que non-pilote, je pense que la partie la plus dangereuse du travail de pilote est le transfert entre la vedette de pilote et le navire et inversement.

**Le sénateur Perrault:** Il est passé par-dessus bord et on ne l'a jamais retrouvé.

**M. McLennan:** Je le connaissais très bien.

**Le sénateur Perrault:** C'était un bon gars.

**M. McLennan:** Oui. À l'administration de pilotage, nous effectuons constamment des manoeuvres d'homme à la mer pour assurer que si un pilote tombe en grimpant l'échelle, l'embarcation soit hors du chemin. Je préfère de loin qu'il tombe dans l'eau plutôt que sur le bateau. Nous effectuons des exercices de repêchage afin de pouvoir le récupérer aussi rapidement que possible.

**Le sénateur Perrault:** Mais c'est toujours une source de danger?

**M. McLennan:** C'est juste. Depuis l'accident que vous mentionnez, les pilotes sont dotés de meilleurs gilets de sauvetage. Le problème, dans cette tragédie, est qu'il a perdu son gilet.

**Le sénateur Perrault:** Il portait un gilet de sauvetage?

**M. McLennan:** Il portait un gilet, mais qui a été arraché. Ceux d'aujourd'hui sont meilleurs, avec des sangles pour les maintenir en place et il y a de grosses boucles dans le dos. Les vedettes de pilote sont maintenant équipées d'une grille à l'arrière pour le repêchage du pilote. La grille est inclinable et fait glisser le pilote sur le pont. Cela fait partie de l'exercice.

**Le sénateur Perrault:** Au moins quelque chose de bon est sorti de cette tragédie.

Que classez-vous comme incident?

**M. McLennan:** Tout ce qui n'est pas censé arriver. Si le navire touche le quai, c'est un incident qui doit être signalé. S'il y a des dégâts ou une blessure, c'est un incident. Les chiffres montrent que, vu le nombre de nos missions, il y a peu d'incidents.

**Senator Perrault:** It is a very impressive record.

You state that for the West Coast, "the service provided is totally different, requiring distinctive skills". In what manner is it different?

**Mr. McLennan:** Captain Flotre will be better to answer that question.

**Mr. Flotre:** Internationally, most of the pilotage grounds consist of a small port which has a group of pilots, and the pilots go in and out of that port and supply that port with their services. On the West Coast of Canada we service the whole coast, not only Vancouver. We service Crofton, Nanaimo, and Prince Rupert or Kitimat, so it is a special type of pilotage. None of these ports other than Vancouver could maintain a pilotage service, so we have to have pilots who are capable of servicing all those ports.

**Senator Perrault:** Therefore, it is quite a versatile group.

**Senator Lawson:** My question was also on the safety record. The percentage of incidents is very small. Since a pilot's role is to bring the ship in and take the ship out, does the number represent times that you miss the ocean on the way out or times you hit the dock on the way in?

**Mr. McLennan:** The majority of incidents involve docking. In Vancouver Harbour, with the tight proximity of vessels, terminals, such as Vanterm, can be dinged on the way by, but serious incidents do not happen very often.

**Senator Lawson:** It is a fantastic safety record.

**Senator Bacon:** With regard to marine traffic environmental concerns, dealing with possible spills, what are the pollution prevention and response networks in place in Canada?

**Mr. Flotre:** There is a relative new organization on the West Coast that deals with this. My friend at the Council of Marine Carriers could probably expand on that further because he is more aware of it. We know that the spill responses are in place but I do not know too many of the details.

**Senator Bacon:** Do you have any other major safety concerns?

**Mr. Flotre:** As pilots, our major concern over the recent years has been the deterioration of the condition of the vessels on which we work. That is an international problem, but Canada can have a vital role finding a solution for it.

**Mr. McLennan:** As the authority, our concerns are to ensure that pilots are trained as efficiently as possible, and we are searching out simulators to enhance the training. We send all the pilots from British Columbia to France because the best models and conditions are available there to train them to go through bridges, for example, to learn how to transit the Second Narrows. Upgrading of the training of the pilots is a big issue with us.

**Le sénateur Perrault:** Ce sont des chiffres très impressionnants.

Vous dites que, sur la côte ouest «le service est totalement différent, exigeant des compétences particulières». Quelle est la différence?

**M. McLennan:** Le capitaine Flotre est mieux à même de répondre que moi.

**M. Flotre:** À l'échelle internationale, la plupart des zones de pilotage consistent en un petit port qui possède un groupe de pilotes, et les pilotes sortent à la rencontre des navires et assurent la desserte de ce port. Sur la côte ouest du Canada, nous desservons toute la côte, pas seulement Vancouver. Nous desservons Crofton, Nanaimo et Prince Rupert ou Kitimat, et c'est donc un type de pilotage spécial. Aucun de ces ports, hormis celui de Vancouver, ne pourrait s'offrir des services de pilotage propres, et nous devons donc avoir des pilotes capables de desservir tous ces ports.

**Le sénateur Perrault:** Vous êtes donc un groupe très polyvalent.

**Le sénateur Lawson:** Ma question porte également sur la sécurité. Le pourcentage des incidents est très faible. Puisque le rôle d'un pilote est de guider un navire à l'entrée et à la sortie du port, est-ce que le nombre d'incidents représente les fois où vous manquez l'océan à la sortie ou le nombre de fois où vous frappez le quai à l'entrée?

**M. McLennan:** La majorité des incidents surviennent à l'accostage. Dans le port de Vancouver, vu l'entassement des navires, des terminaux comme celui de Vanterm peuvent être éraflés au passage, mais il est rare qu'il se produise un incident sérieux.

**Le sénateur Lawson:** Vos chiffres sont fantastiques.

**Le sénateur Bacon:** S'agissant des déversements en mer, quels sont les réseaux de prévention et de lutte contre la pollution en place au Canada?

**M. Flotre:** Une organisation relativement nouvelle a été mise en place sur la côte ouest pour cela. Mon ami du Council of Marine Carriers pourrait probablement vous en dire plus car il est mieux informé que moi. Nous savons tous que des contre-mesures sont prévues, mais je n'en connais pas les détails.

**Le sénateur Bacon:** Avez-vous d'autres grandes préoccupations en matière de sécurité?

**M. Flotre:** En tant que pilotes, notre souci majeur depuis quelques années est la détérioration des navires sur lesquels nous travaillons. C'est un problème international, mais le Canada pourrait jouer un rôle vital dans la recherche d'une solution.

**M. McLennan:** En tant qu'administration, il s'agit pour nous de faire en sorte que les pilotes aient la meilleure formation possible et nous recherchons des simulateurs pour faciliter cette tâche. Nous envoyons tous les pilotes de Colombie-Britannique en France car les meilleurs modèles et conditions y existent pour leur apprendre à passer sous les ponts, par exemple, apprendre à traverser the Second Narrows. L'amélioration de la formation des pilotes est pour nous une grande affaire.



**The Chairman:** What is the shallowest water along the face of the wharf in Prince Rupert? At low water, what is the maximum depth?

**Mr. Flotre:** Prince Rupert has very deep water. It is probably 45 feet.

**The Chairman:** It is very deep, is it not?

**Mr. Flotre:** It is deep, although one of the berths or ports there is at Watson Island where the channel inbound is fairly shallow.

**The Chairman:** What about Roberts Bank?

**Mr. Flotre:** Once it is operational, Roberts Bank will probably be the deepest container berth on the West Coast of North America. Large container ships will be built in the future.

**The Chairman:** Halifax is in there somewhere, is it not?

**Mr. Flotre:** I said the West Coast of North America. It will give us a distinctive advantage over ports such as Oakland and San Diego.

**The Chairman:** We have a very distinct advantage with the depth of our water and the barrier of the two mountain ranges.

**Mr. Flotre:** The barrier of Vancouver Island provides us with an inland waterway for commercial vessels, for cruise ships, and for ports, and gives us the ability to provide infrastructure to the rest of country.

**The Chairman:** I wanted to touch on exemptions and waivers in the Pacific Pilotage Authority. Under what circumstances would an exemption be granted? I would presume ferries are always exempt.

**Mr. McLennan:** Correct, the ferries are all exempt.

**The Chairman:** What about waivers or exemptions?

**Mr. McLennan:** Of the 14,000 or so assignments of foreign craft, there are no exemptions unless they meet very strict criteria of sea time and local knowledge.

**The Chairman:** For the Port of Vancouver, would a vessel calling here every seven weeks qualify?

**Mr. McLennan:** In my two years as chairman of this authority, there have not been any exemptions granted for any foreign vessels.

**The Chairman:** Have any been requested?

**Mr. McLennan:** In my two years, none. I have lots of requests for the U.S. Navy, and from other U.S. craft going through the Inside Passage to Alaska, such as the big fish processors, but none for other foreign vessels going through.

**The Chairman:** Including cruise ships?

**Mr. McLennan:** Cruise ships, no. The last people who want exemptions are the captains of the cruise ships. There are 2,000 people on board a cruise ship and the Inside Passage and Seymour Narrows are not places to be without a pilot.

**Le président:** Quelle est la profondeur la plus faible le long du quai à Prince Rupert? À marée basse, quelle est la profondeur maximale?

**M. Flotre:** Prince Rupert a une eau très profonde. C'est probablement 45 pieds.

**Le président:** C'est très profond, n'est-ce pas?

**M. Flotre:** C'est profond, encore que l'un des postes d'accostage se trouve à Watson Island, où le chenal d'entrée est relativement peu profond.

**Le président:** Qu'en est-il de Roberts Bank?

**M. Flotre:** Une fois opérationnel, Roberts Banks sera probablement le poste d'accostage de navires porte-conteneurs le plus profond de la côte ouest d'Amérique du Nord. On va construire des navires porte-conteneurs plus gros à l'avenir.

**Le président:** Halifax est aussi en eau profonde, n'est-ce pas?

**M. Flotre:** J'ai parlé de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Cela nous donnera un avantage prononcé sur des ports tels qu'Oakland et San Diego.

**Le président:** Nous avons un avantage très net avec la profondeur de nos eaux et la barrière des deux chaînes montagneuses.

**M. Flotre:** La barrière de l'île de Vancouver nous donne une voie navigable intérieure pour les navires commerciaux, les navires de croisière et pour des ports et nous permet d'offrir une infrastructure au reste du pays.

**Le président:** J'aimerais parler des exemptions et dispenses dans la région de pilotage du Pacifique. Dans quelles circonstances une exemption devrait-elle être accordée? Je suppose que les traversiers sont toujours exonérés.

**M. McLennan:** Exact, les traversiers sont tous exonérés.

**Le président:** Qu'en est-il des dispenses ou exemptions?

**M. McLennan:** Sur les 14 000 mouvements de navires étrangers, aucun n'est exempté, à moins de répondre à des critères très stricts de temps de mer et de connaissance des eaux locales.

**Le président:** Dans le cas du port de Vancouver, est-ce qu'un navire faisant relâche toutes les sept semaines sera exempté?

**M. McLennan:** Pendant mes deux années de président de l'administration, je n'ai vu aucun cas d'exemption accordée à un navire étranger.

**Le président:** Y a-t-il eu des demandes?

**M. McLennan:** Aucune, pendant mes deux années. Je reçois quantité de demandes de la marine américaine et d'autres navires américains remontant le passage intérieur vers l'Alaska, tels que les gros chalutiers, mais aucune intéressante des navires étrangers de passage.

**Le président:** Même les navires de croisière?

**M. McLennan:** Non, pas les navires de croisière. Les derniers à demander une exemption sont les capitaines de navires de croisière. Il y a 2 000 personnes à bord d'un navire de croisière et le passage intérieur et le détroit de Seymour ne sont pas des endroits où il fait bon naviguer sans pilote.

We, along with the cruise ship industry and the B.C. Coast Pilots, are presently examining the situation in the area from the northern end of Vancouver Island up to Alaska. There may be some opportunities for some of the cruise ships to take the pilots off, and that is their choice.

**Senator Perrault:** There have been approximately three incidents in the past two years involving cruise ships. Were there pilots aboard the cruise ships that have had collisions?

**Mr. Flotre:** All of those incidents occurred in the State of Alaska.

**Mr. McLennan:** There were none here.

**Senator Perrault:** It is comforting to hear that there were no B.C. pilots aboard.

**The Chairman:** Exemptions are widely practised with tanker service, for example.

**Mr. McLennan:** The waiver system, which was studied by the task force, is still under review, but I can tell you we do not grant them to foreign vessels. If a vessel going up the Fraser River has made so many trips within the last two years and if it is safe and the captain has the knowledge, then we can grant a waiver.

**The Chairman:** But do you do that?

**Mr. McLennan:** It occurs all the time. We do do that. We maintain thorough records on these vessels to ensure that they are safe to go up the river.

**The Chairman:** And the personnel, it is not only the ship.

**Mr. McLennan:** Yes, the person on the bridge. It is not the ship itself, it is the person and the local knowledge.

**The Chairman:** Have there been incidents? The statistics would indicate that the number is so small as to be almost not measurable. Have there been any incidents involving a ship under an exemption?

**Mr. McLennan:** If there had been an incident under an exemption, we would have heard about it. There have not been any incident under any waivers.

**Mr. Flotre:** The only incident I can remember involved two U.S. fish packers which collided up near Butedale on the Inside Passage, and one ship went to the bottom. That was about five years ago.

**The Chairman:** May I ask you about hydrographic services and charting? Captain Flotre, since you are in the business, are you happy with the charts and maps you have?

**Mr. Flotre:** Yes, I am satisfied with the existing charts. Once you are out of the Fraser River, which has ever-changing depths, the rest of the West Coast remains pretty static. Although there is always upgrading and the technology for charting is improving and the new electronic charts are being initiated, to date we have had no problems with the hydrographic service.

Avec l'industrie des croisières et B.C. Coast Pilots, nous examinons actuellement la situation dans la zone située entre le nord de l'île de Vancouver et l'Alaska. Il y a peut-être quelques possibilités pour certains navires de croisière de débarquer les pilotes, à leur choix.

**Le sénateur Perrault:** Il y a eu trois incidents au cours des deux dernières années mettant en jeu des navires de croisière. Y avait-il des pilotes à bord des navires de croisière qui ont eu des collisions?

**M. Flotre:** Tous ces incidents se sont produits dans l'État de l'Alaska.

**M. McLennan:** Il n'y en a pas eu chez nous.

**Le sénateur Perrault:** Il est rassurant d'entendre qu'il n'y avait pas de pilote de Colombie-Britannique à bord.

**Le président:** Les pétroliers, par exemple, bénéficient largement d'exemptions.

**M. McLennan:** Le système de dispenses, qui a été étudié par le groupe de travail, est toujours en cours d'examen, mais je peux vous dire que nous n'en accordons pas aux navires étrangers. Si un navire remontant le Fraser a effectué un certain nombre de ces voyages au cours des deux dernières années, si le navire est sûr et si le capitaine connaît les eaux, alors nous pouvons accorder une dispense.

**Le président:** Mais le faites-vous?

**M. McLennan:** Tout le temps. Nous le faisons. Nous avons des dossiers détaillés sur ces navires pour assurer qu'ils peuvent remonter le fleuve en toute sécurité.

**Le président:** Et son personnel, pas seulement le navire.

**M. McLennan:** Oui, la personne sur la passerelle. Ce qui compte, ce n'est pas le navire lui-même, c'est son commandant et sa connaissance des eaux locales.

**Le président:** Y a-t-il eu des incidents? D'après les statistiques, le nombre est si faible qu'il n'est presque pas quantifiable. S'est-il produit des incidents mettant en jeu un navire exempté?

**M. McLennan:** S'il y avait eu un incident sous le régime d'une exemption, nous en aurions entendu parler. Aucun navire dispensé n'a connu d'incident.

**M. Flotre:** Le seul incident dont je me souviens a mis en jeu deux navires américains de conditionnement de poisson qui se sont heurtés près de Butedale, dans le Inside Passage, l'un des deux ayant coulé. C'était il y a cinq ans environ.

**Le président:** Qu'en est-il des services et cartes hydrographiques? Capitaine Flotre, puisque vous êtes dans le métier, êtes-vous satisfait des cartes dont vous disposez?

**M. Flotre:** Oui, je suis satisfait des cartes actuelles. Une fois que l'on est sorti du fleuve Fraser, avec ses profondeurs perpétuellement changeantes, le reste de la côte ouest est à peu près statique. Nous n'avons pas à l'heure actuelle de problème avec le service hydrographique, qui est marqué par des améliorations et des progrès technologiques constants, et l'arrivée des nouvelles cartes électroniques.



**The Chairman:** And you have no ice problems?

**Mr. Flotre:** None whatsoever.

**Senator Perrault:** This is British Columbia.

**The Chairman:** I will not be surprised if Senator Perrault gives us daffodils before we leave.

**Senator Adams:** Are there regulations on the coast requiring that ships carrying certain types of cargo or dangerous goods have pilot assistance, with control by a captain, when in Canadian waters?

**Mr. Flotre:** We have a special arrangement for crude oil tankers over 40,000 tonnes, whereby we put two pilots on board. That is actually at the request of the oil industry. That is the only specific regulation or method that we have for tankers.

**Senator Adams:** Transport Canada cannot force that, it is only on request from the shippers?

**Mr. Flotre:** The Coast Guard was involved in the consultation process. It did not see fit to regulate it because it was voluntary on the part of both pilots and the oil companies, so to date that procedure is there but it is not specifically a regulation. We have approximately 40 crude oil tankers out of Vancouver per year.

**Senator Adams:** Is the only way out through Canadian water?

**Mr. Flotre:** The dangerous part of that trip is the last 40 miles going down to Vancouver where there are strong tidal currents and narrow channels. In that stretch, the tankers have tug escorts.

**Senator Adams:** Does your organization supply pilots for the captains of ferries and barges in rivers? Do those pilots belong to your organization?

**Mr. Flotre:** On the West Coast, all of the barge companies have their own captains. There are no pilots on board the Canadian vessels, simply because we do not have any Canadian vessels over 10,000 tonnes, and those vessels all remain local, they do not go off to sea and return.

**Senator Bacon:** Is there a policy for alcohol- or substance-abuse testing in your organization? I am thinking of the *Exxon Valdez* disaster.

**Mr. Flotre:** There is not. The Coast Guard or the Department of Transport has alcohol or drug testing for cause. In other words, there is no random testing, but if there is an incident, then the authorities have the right to demand a test.

**Senator Bacon:** Do you have prevention through education?

**Mr. Flotre:** Certainly, we have education programs. We have treatment programs for any individuals who exhibit problems in that regard. Everyone in our industry is well aware of the *Exxon Valdez*. I would suggest that all the responsible people in our industry, from captains and deck officers to pilots, have changed

**Le président:** Et vous n'avez pas de problèmes de glace?

**M. Flotre:** Absolument aucun.

**Le sénateur Perrault:** Nous sommes en Colombie-Britannique.

**Le président:** Je ne serais pas surpris que le sénateur Perrault nous remette des jonquilles avant notre départ.

**Le sénateur Adams:** Y a-t-il un règlement sur la côte exigeant que les navires transportant certaines cargaisons ou des matières dangereuses fassent appel à des pilotes en eaux canadiennes?

**M. Flotre:** Nous avons conclu un accord spécial intéressant les pétroliers de plus de 40 000 tonnes prévoyant la présence de deux pilotes à bord. C'est en fait à la demande de l'industrie. C'est le seul règlement ou mécanisme spécifique pour les pétroliers.

**Le sénateur Adams:** Transports Canada ne peut l'imposer, c'est uniquement à la demande des expéditeurs?

**M. Flotre:** La Garde côtière a participé au processus de consultation. Elle n'a pas jugé bon de l'imposer par règlement car c'était une décision facultative de la part tant des pilotes que des compagnies pétrolières, si bien que cette procédure est aujourd'hui en place mais sans être expressément imposée par un règlement. Nous voyons passer une quarantaine de pétroliers par an à Vancouver.

**Le sénateur Adams:** Le seul passage possible est-il par les eaux canadiennes?

**M. Flotre:** La partie dangereuse de ce trajet sont les derniers 40 milles avant Vancouver, caractérisés par de violents courants de marée et des chenaux étroits. Sur ce tronçon, les pétroliers sont escortés de remorqueurs.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que votre organisation fournit des pilotes pour les commandants de traversiers et barges fluviaux? Est-ce que ces pilotes appartiennent à votre organisation?

**M. Flotre:** Sur la côte ouest, toutes les sociétés de barge ont leurs propres capitaines. Il n'y a pas de pilote à bord des navires canadiens, simplement parce que nous n'avons pas de navires canadiens de plus de 10 000 tonnes et que ces derniers n'ont qu'une activité locale, ils ne vont pas en haute mer.

**Le sénateur Bacon:** Avez-vous une politique prévoyant un dépistage des abus d'alcool ou de substance dans votre organisation? Je songe à la catastrophe de l'*Exxon Valdez*.

**M. Flotre:** On. La Garde côtière et le ministre des Transports peuvent procéder à un dépistage motivé. Autrement dit, il n'y a pas de dépistage systématique, mais en cas d'incident, les autorités peuvent exiger des prélèvements.

**Le sénateur Bacon:** Menez-vous des campagnes de sensibilisation préventive?

**M. Flotre:** Certainement, nous avons des programmes de sensibilisation. Nous avons aussi des programmes de traitement pour toute personne éprouvant des problèmes de ce type. Tout le monde dans notre milieu est très conscient de l'*Exxon Valdez*. Je pense que toutes les personnes ayant le sens des responsabilités

their habits because of the *Exxon Valdez*. We feel very comfortable with our experience since then.

**The Chairman:** I know it is outside of your jurisdiction to some extent, but I would like to ask you about the situation in our northern waters where sometimes the best bridge personnel and charts are not available. Do you cover any of the north at all?

**Mr. Flotre:** No.

**The Chairman:** Why is that?

**Mr. Flotre:** We are very busy here. We are probably stretched to the limit most months of the year here. We could not offer our services up there because what we sell is local knowledge, and we do not have the local knowledge. I could not sell my local knowledge of the north to anybody.

**The Chairman:** I will ask you to comment on that as well, Mr. McLennan, because what you are selling is administrative capacity, not local knowledge.

**Mr. McLennan:** The busiest time in our territory, from Prince Rupert to the Washington border, is during the summer, the cruise season, and we are stretched right to the limit. Every cruise ship has two pilots aboard from Vancouver to Prince Rupert.

**The Chairman:** What about the Laurentian Authority? If you do not want to discuss your fellow authorities, by all means tell us, but it seems to me to be a major deficiency that there is not a northern pilotage authority and no one will take responsibility for it. We are all waiting for new safety codes to be developed and new standards of construction to come into play so there will not be a problem even if there really is one. What, in your professional judgment, captain, is the reason we do not have a northern pilotage authority?

**Mr. Flotre:** I have to admit I do not have a lot of knowledge regarding the area. My first question would be: What ships do we have transiting the area? I know we had an oil field in the north for a while.

**The Chairman:** The motor vessel *Arctic* has operated up there successfully for 15 years. There are lots of boats operating and supplying the Canadian Arctic.

**Mr. Flotre:** These are vessels that are very familiar with the area, and they are Canadian inspected and have Canadian personnel on board. It is the responsibility of the company that owns and operates those vessels to have knowledgeable officers to navigate them safely. In the pilotage aspect, the concern would be if there were foreign vessels entering those waters with dangerous or potentially harmful goods on board. That is when you would want to have knowledgeable pilots available to provide to the ship.

**The Chairman:** There should be pilots on board when there are thousands of tonnes of bunker oil or diesel in the hold, although diesel is not too bad.

dans notre milieu, depuis les capitaines jusqu'aux officiers de pont et aux pilotes, ont modifié leurs habitudes à cause de l'*Exxon Valdez*. Nous sommes très satisfaits de l'évolution intervenue.

**Le président:** Je sais que ce n'est pas tout à fait dans votre secteur, mais j'aimerais parler de la situation dans nos eaux septentrionales où nous n'avons pas toujours le meilleur personnel de pont et les meilleures cartes. Couvrez-vous au moins une partie du Nord?

**M. Flotre:** Non.

**Le président:** Pourquoi?

**M. Flotre:** Nous sommes très occupés ici. La plupart des mois de l'année, nous travaillons à la limite de notre capacité. Nous ne pourrions offrir nos services là-haut car ce que nous vendons, c'est la connaissance des eaux locales, et nous ne connaissons pas les eaux du Nord. Je ne pourrais vendre à personne ma connaissance des eaux du Nord.

**Le président:** Je vous demanderais de répondre à cela également, monsieur McLennan, car ce que vous vendez, c'est une capacité administrative, pas une connaissance locale.

**M. McLennan:** La période la plus occupée dans notre territoire, de Prince Rupert jusqu'à la frontière avec l'État de Washington, se situe en été, la saison des croisières, et nous sommes alors à la limite extrême de notre capacité. Chaque navire de croisière a deux pilotes à bord entre Vancouver et Prince Rupert.

**Le président:** Qu'en est-il de l'Administration de pilotage des Laurentides? Si vous préférez ne pas parler des autres administrations de pilotage, dites-le-nous, mais je trouve que l'absence d'administration de pilotage dans le Nord et le fait que nul ne va assumer la responsabilité dans cette région constituent une déficience majeure. Tout le monde attend que de nouveaux codes de sécurité soient élaborés et de nouvelles normes de construction mises en place pour prévenir les problèmes, alors qu'il s'en pose un sérieux. Selon votre jugement professionnel, capitaine, pourquoi n'existe-t-il pas d'administration de pilotage du Nord?

**M. Flotre:** Je dois avouer que je ne sais pas grand-chose de cette région. Ma première question serait: quels navires fréquentent ces eaux? Je sais que nous avons eu un gisement de pétrole dans le Nord pendant quelque temps.

**Le président:** Le navire *Arctic* dessert cette région avec succès depuis 15 ans. Il y a quantité de navires en activité dans l'Arctique canadien.

**M. Flotre:** Ce sont des navires qui connaissent très bien la région, qui sont inspectés par le Canada et qui ont des équipages canadiens. Il incombe à la société qui possède et exploite ces navires de placer à bord des officiers compétents capables de naviguer dans ces eaux en toute sécurité. Sur le plan du pilotage, le problème se poserait si des navires étrangers entraient dans ces eaux avec à bord des cargaisons dangereuses ou potentiellement nocives. C'est alors qu'il faudrait être en mesure d'offrir des pilotes compétents à ces navires.

**Le président:** Il devrait y avoir des pilotes à bord lorsqu'un navire contient des milliers de tonnes de mazout ou de carburant diesel, bien que ce dernier soit moins polluant.



**Mr. Flotre:** We are aware of one ship that comes to Vancouver that also goes to the Red Dog Mine. Is that not in the Canadian Arctic? It is a foreign vessel.

**The Chairman:** Around the world, the Arctic is growing as a tourist attraction, an ecosystem attraction. What might cost \$5 million to \$10 million to clean up down here in balmy British Columbia could run into the billions up there. Are you concerned about that? Have the various pilotage authorities ever discussed that when you get together from time to time?

**Mr. McLennan:** I do not want to make light of the issue, but in the last two years our whole focus has been a review of our own authority. I have spent all my time with the other three chairman discussing Bill C-44, and we have not discussed the northern area.

**The Chairman:** My son is a master mariner and an ice pilot and I say shame on him and I say shame on you, too. You should get busy and get Ottawa to do something about a pilotage authority for the north so that we can develop the expertise and give captains, who have the experience and who have attained ice pilotage capability, career opportunities so that they will stay and work in that environment. By the turn of the century or shortly after the turn of the century goodness only knows what will be transiting that very sensitive and inadequately charted part of the world. You fellows have a responsibility. I pester the young captain in my house about this regularly, sometimes to the point of embarrassment. However, I appreciate very much your being here and I know you have your own problems.

The next witnesses, Captain Russel Cooper and Mr. Peter Woodward, appear for the Council of Marine Carriers, representing the Western Canadian tug and barge industry, certainly one of the largest in this part of the world.

**Mr. Peter Woodward, Vice-President, Council of Marine Carriers:** Honourable senators, on behalf of the council, I would like to thank you for the opportunity to present our concerns to you in your examination of technical issues, and legal and regulatory structures, in respect of the safety and security in the Canadian transportation industry.

We are on record with Transport Canada supporting its continuing control and effort to maintain the existing high standard of safety in the Canadian marine industry.

Our presentation today will address the marine-mode safety issues only and will provide you with the comments of a key segment of a diverse Canadian marine industry.

The main concern we wish to address today is the overpowering regulatory regime and the continued use of the present antiquated Canadian Shipping Act.

CMC is a non-profit organization formed in 1975 to ensure that the technical and labour interests of the industry are monitored, protected and advanced. Since our incorporation, the tug and

**M. Flotre:** Nous savons qu'un navire qui fait relâche à Vancouver dessert également la mine de Red Dog. N'est-ce pas dans l'Arctique canadien? C'est un navire étranger.

**Le président:** L'Arctique exerce un attrait touristique partout dans le monde, un attrait écologique. Un déversement qui pourrait coûter 5 à 10 millions de dollars à nettoyer ici, dans la douce Colombie-Britannique, pourrait coûter des milliards là-haut. Est-ce que cela vous soucie? Les diverses administrations de pilotage en parlent-elles jamais entre elles, lorsqu'elles se réunissent?

**M. McLennan:** Je ne voudrais pas minimiser le problème, mais au cours des dernières années, toute notre attention a été accaparée par notre propre administration. J'ai passé tout mon temps avec les trois autres présidents à discuter du projet de loi C-44, et nous n'avons pas parlé du Nord.

**Le président:** Mon fils est capitaine au long cours et pilote des glaces et je dis honte à lui et honte à vous aussi. Vous devriez vous atteler à la tâche et amener Ottawa à créer une administration de pilotage du Nord de façon à développer les connaissances et donner aux capitaines, qui ont l'expérience et appris à naviguer dans les glaces, des perspectives de carrière, afin qu'ils restent dans la région et travaillent dans cet environnement. D'ici le tournant du siècle ou peu après, qui sait ce qui va transiter dans cette partie très fragile et très mal cartographiée du monde. Vous avez une responsabilité. Je n'arrête pas d'aiguillonner le jeune capitaine de ma famille, au point que cela devient parfois gênant. Néanmoins, j'apprécie grandement votre comparaison et je sais que vous avez vos propres problèmes.

Nos prochains témoins, le capitaine Russel Cooper et M. Peter Woodward, comparaissent pour le Council of Marine Carriers, qui représente l'industrie du remorquage et du transport par barge de l'ouest du Canada, certainement l'une des plus importantes dans cette partie du monde.

**M. Peter Woodward, vice-président, Council of Marine Carriers:** Honorables sénateurs, je veux vous remercier, au nom du conseil, de votre invitation à exprimer nos préoccupations dans le cadre de votre étude des questions techniques et des structures juridiques et réglementaires intéressant la sécurité de l'industrie canadienne des Transports.

Nous avons fait savoir à Transports Canada que nous sommes en faveur du maintien de son rôle et de ses efforts visant à préserver les normes de sécurité rigoureuses actuelles dans le secteur maritime canadien.

Notre exposé d'aujourd'hui traitera uniquement des questions de sécurité en matière de transport maritime et vous fera part des vues d'un segment important d'une industrie maritime canadienne très diverse.

La préoccupation principale dont nous voulons traiter aujourd'hui est le poids excessif du régime réglementaire et le recours persistant à l'actuelle Loi sur la marine marchande du Canada, devenue désuète.

Le CMC est une organisation sans but lucratif fondée en 1975 dans le but de déterminer, protéger et promouvoir les intérêts de notre industrie, sur le plan technique et celui de la main-d'oeuvre.

barge industry have struggled through a very long and difficult economic period. We have continually been burdened with, and frustrated by, an onerous and ever-increasing federal marine regulatory regime.

The marine towing industry first appeared on the West Coast over 100 years ago when coal was moved by barge to deep sea ships at anchor. Various entrepreneurs then decided that aggregates could be moved more efficiently by barge and thus helped in the then construction boom in Vancouver. The appearance of lumber mills on the B.C. coast, a coastline of almost 10,000 miles with its long inlets and offshore island protection between Vancouver and Prince Rupert, along with the fact that building highways and railways was prohibitively expensive, meant that water transportation became the obvious, cheapest, most efficient, and often the only way to move goods to and from such facilities. Thus, a myriad of small tug and barge companies were formed at that time on the B.C. coast, and that was the beginning of a unique marine industry. The forest industry has played a key part since that time in the well-being of the tug and barge industry. We are clearly a service industry.

There was little or no regulatory controls in those early days and yet the industry managed and maintained a remarkably good safety record.

Many of these small companies no longer function, as several amalgamations have occurred. There are now two or three large towing companies and a number of smaller ones.

The council, since its inception, has expanded its base to include companies outside of British Columbia, and we currently consist of 35 member companies which collectively operate about 275 vessels. This varies almost day to day, certainly week to week, and there are over 800 non-self-propelled barges of various types and sizes. Our member companies presently employ approximately 2,600 seagoing and shore-based personnel. The council does not represent all the tug and barge operators in Canada or even in Western Canada, but we certainly represent a large percentage of them.

The regular operations of our companies extend from the U.S. Pacific West Coast through British Columbia waters into Alaska, the Beaufort Sea and Hudson Bay. We are also involved in the Fraser and Mackenzie river systems.

In 1990, Statistics Canada reported that the marine towing industry had revenues of \$338,849,000, which was approximately 13 per cent of all of the dollars spent in Canadian water transport for that year.

The present equipment operated by our member companies is varied, and includes: small dozer boats; powerful ship-docking tugs; log-towing vessels; chip-, log-, hog-fuel- and aggregate-carrying barges; large self-propelled and self-dumping log-carrying vessels; petroleum-product barges; rail-car barges and ships;

Depuis cette date, l'industrie du remorquage et du transport par barge a traversé une très longue période de difficultés économiques. Nous avons continué à porter le fardeau paralysant d'un régime réglementaire fédéral onéreux et de plus en plus contraignant.

L'industrie du remorquage maritime a fait son apparition sur la côte ouest il y a plus de 100 ans, lorsque du charbon était transporté par barge pour ravitailler les navires hauturiers à l'ancre. Divers entrepreneurs ont décidé alors que les granulats pouvaient être transportés plus efficacement par barge, ce qui a stimulé le boom de la construction à Vancouver. L'apparition de scieries sur le littoral de la Colombie-Britannique, une côte de presque 10 000 milles avec ses longs bras de mer et la protection offerte par les îles du large entre Vancouver et Prince Rupert, jointe au fait que la construction de routes et de chemins de fer était d'un coût prohibitif, a fait que le transport par eau est devenu le choix le plus évident, le moins coûteux et le plus efficace, et souvent le seul, pour transporter les marchandises en provenance et à destination de ces installations. Ainsi, une myriade de petites sociétés de remorqueurs et de barges a vu le jour à cette époque le long de la côte de Colombie-Britannique, et cela a marqué le début d'une industrie maritime sans équivalent. Depuis lors, le secteur forestier a largement contribué à sa prospérité. Nous sommes clairement une industrie de service.

Il n'y avait dans les premiers temps pas ou peu de contrôles réglementaires et pourtant l'industrie a su afficher des résultats remarquables sur le plan de la sécurité.

Nombre de ces petites entreprises ont disparu de par le jeu des fusions. Aujourd'hui, il n'existe plus que deux ou trois grosses sociétés de remorquage et un petit nombre de plus petites.

Notre conseil, depuis sa création, a élargi sa base pour y englober des entreprises d'autres provinces et nous comptons actuellement 35 membres qui exploitent collectivement 275 navires environ. Ce nombre varie presque de jour en jour, certainement de semaine en semaine, et l'on compte plus de 800 barges non propulsées de divers types et dimensions. Nos membres emploient actuellement un personnel naviguant et non naviguant de 2 600 personnes environ. Le conseil ne représente pas tous les exploitants de remorqueurs et de barges du Canada ou même de l'ouest du Canada, mais certainement un pourcentage important d'entre eux.

L'activité régulière de nos membres s'étend depuis la côte pacifique américaine jusqu'en l'Alaska, la mer de Beaufort et la baie d'Hudson. Nous sommes présents également sur les fleuves Fraser et Mackenzie.

Les chiffres de Statistique Canada indiquent qu'en 1990 l'industrie du remorquage maritime a réalisé un chiffre d'affaires de 338 849 000 \$, soit environ 13 p. 100 de tous les revenus du transport par eau canadien cette année-là.

L'équipement exploité par nos sociétés membres est divers et englobe les petits remorqueurs-pousseurs, les puissants remorqueurs de port, les remorqueurs d'allongues, les barges de transport de copeaux, de grumes et d'agrégats, les gros grumiers autopropulsés et autodéchargeants, les barges pétrolières, les



chemical barges; open and covered general-cargo barges; and offshore supply vessels.

Unfortunately, the growth of the regulatory regime mentioned earlier, with its resultant impact on our operations, is a great concern to all of our member companies.

The council is a member of the Western Marine Community, an informal coalition of all participants in the western region's maritime activities. It was put together in 1995 to address and respond to initiatives by both Transport Canada and the Canadian Coast Guard in respect to both safety and cost-recovery issues.

We are here today to address the tug and barge concerns. The concerns of other members of the Western Marine Community should be obtained from them. I did attach a list of the members of the western marine community to the presentation. I can assure you we are not alone with our concerns.

We do have many concerns, one of which would be Bill C-44, but we do not raise that at this time. We wish to raise two or three major concerns. These include the effect of the Canadian marine regulatory regime on our operations, the inefficient and unbusinesslike supply of government service coupled with the threat of introduction of a user-pay concept, the threat of duplication of service by the intervention of provincial governments into recognized and accepted areas of federal jurisdiction, and the resultant takeover or possible takeover of private industry work by provincial government vessels.

Regardless of the concerns mentioned above, we feel strongly that Transport Canada, as the representative of the federal government and of the people of Canada, has an important role to play in the maintenance of a safe and viable marine industry, and this role is clearly appropriate.

Nevertheless, we feel that this role can be effectively achieved without their being "policemen." This could be done by implementation of a revised, prudent and fair vessel regulatory inspection regime, with careful control and auditing of all the present services, and with good communication with those participants. We do agree that marine safety must never be compromised and urge that this federal role in marine transportation be maintained.

Members of the council are also active members of the Marine Advisory Board. Captain Russ Cooper is our representative on the board and at the tripartite — labour, management and government — Canadian Marine Advisory Council.

The relatively new and important Marine Advisory Board was formed in June of 1994 to advise the Commissioner of the Coast Guard, then with Transport Canada, on strategic policy decisions and on the effect of many proposed operational changes that were being suggested by Transport Canada. Clearly such a mandate involves addressing transportation safety.

barges et navires porte-trains, les barges de transport de produits chimiques, les barges ouvertes et couvertes de fret général et les navires de ravitaillement en mer.

Malheureusement, le caractère toujours plus contraignant du régime réglementaire, avec toutes les conséquences qui en résultent sur notre activité, représente un souci majeur pour tous nos membres.

Le conseil est membre de la Western Marine Community, une coalition lâche de tous les participants aux activités maritimes de l'Ouest. Elle a été formée en 1995 en vue de réagir aux initiatives de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne tant sur le plan de la sécurité que du recouvrement des coûts.

Nous exprimons aujourd'hui les vues des exploitants de remorqueurs et de barges. Pour connaître les avis des autres membres de la Western Marine Community, vous devrez vous adresser à eux. J'ai joint à notre mémoire une liste de ces membres. Je peux vous assurer que nos préoccupations sont largement partagées.

Nous avons de nombreuses préoccupations, parmi lesquelles le projet de loi C-44 figure en bonne place, mais nous n'en traiterons pas aujourd'hui. Nous voulons aborder deux ou trois points majeurs, qui sont l'effet du régime réglementaire maritime canadien sur nos activités, l'inefficience de la prestation des services publics, jointe à la menace de l'introduction de redevances d'usagers, le risque de duplication des services du fait de l'intervention des gouvernements provinciaux dans des domaines de compétence fédérale reconnus et admis, et l'éventuel accaparement par des navires gouvernementaux provinciaux d'activités du secteur privé.

Nonobstant ces préoccupations, nous restons convaincus que Transports Canada, en tant que représentant du gouvernement fédéral et du public canadien, a un rôle important et clairement approprié à jouer dans la préservation d'une industrie maritime sûre et viable.

Néanmoins, nous estimons qu'il peut remplir ce rôle sans jouer celui de gendarme. Il peut le faire en mettant en place un régime réglementaire d'inspection des navires révisé, prudent et équitable, assorti d'un contrôle et d'un examen serrés de tous les services actuels et d'une bonne communication avec les participants. Nous convenons que la sécurité maritime ne doit jamais être compromise et demandons le maintien de ce rôle fédéral dans le secteur du transport maritime.

Les membres de notre conseil sont également membres actifs du Conseil consultatif maritime. Le capitaine Russ Cooper est notre représentant à ce conseil, de même qu'au Conseil consultatif maritime canadien tripartite qui regroupe les syndicats, le patronat et les pouvoirs publics.

Le Conseil consultatif maritime, important et relativement nouveau, a été formé en juin 1994 afin de conseiller le commissaire de la Garde côtière, alors placé sous la tutelle de Transports Canada, relativement aux décisions stratégiques et aux nombreux changements opérationnels proposés par Transports Canada. Ce mandat englobe nécessairement la sécurité des transports.

CMAC, or the Canadian Marine Advisory Council, is a larger group of varied marine representatives who meet twice a year in Ottawa, and this has been functioning for over 20 years. CMAC addresses all aspects of marine safety — regulations, operations, and equipment — and is an excellent and essential, although perhaps now cumbersome, vehicle to monitor the marine situation.

In addition to these two key groups with which CMC is involved, we meet privately with various levels of Transport Canada and the Canadian Coast Guard bureaucracy on an annual basis. We feel these meetings are very worthwhile. This regular access to the "system" helps us meet our obligation to our CMC members and allows safety concerns to be continually addressed by active users. We do support the continuation, and applaud the work of, the two aforementioned committees, even though we would like to see the MAB work program refocused on more practical situations and the CMAC organization restructured.

The Ship Safety Division of Transport Canada controls all aspects of marine safety in Canada. They write, amend, rewrite and enforce the present regulatory regime. Since the early 1970s, our specific sector of the marine industry has witnessed a massive increase in the number of Transport Canada and Canadian Coast Guard regulations and thus has had to address many additional operation constraints and costs. These regulatory increases were often the result of knee-jerk reactions by Transport Canada to unfortunate but nevertheless isolated marine incidents or accidents. This situation has been aggravated by a Canadian policy of regular implementation of international-convention ship requirements in the Canadian domestic vessel regulatory regime, even though it is not appropriate to do so. That is not only the council's opinion. I think you will find that opinion is also held by other people. That policy has caused our sector of the Canada marine industry much pain and discomfort.

We believe that the Canadian tug and barge industry is faced with a larger domestic regulatory regime than any other sector of the marine industry in any other part of the world. We certainly have many more regulations to contend with than do our neighbours and competitors to the south. We have been striving for years for the establishment of a U.S./Canadian coordination of requirements, for the implementation of a level playing field concept, and for the removal of duplication of inspection requirements. Unfortunately, we have had little or no success in this area to date.

I must acknowledge that a study into regulation and accident-statistic comparisons for U.S. and Canadian small passenger vessels, and for tugs and barges, was undertaken a year or so ago by Transport Canada. Unfortunately, there has been no official result from that study to this time.

We note with interest that your mandate includes a review of the effect of deregulation on safety. This is an interesting question, but we hasten to add that the Canadian marine industry has not yet faced a deregulation regime, despite what the previous presenter said. We look forward to discussions in this regard.

Le CCMC, ou Conseil consultatif maritime canadien, est un groupe plus important de diverses parties prenantes du secteur maritime qui se réunit deux fois par an à Ottawa, et ce depuis 20 ans. Le CCMC se penche sur tous les aspects de la sécurité maritime — réglementation, fonctionnement et matériel — et constitue un outil excellent et essentiel, mais peut-être devenu aujourd'hui trop lourd, pour faire le point de la situation maritime.

Outre ces deux importants conseils auxquels nous siégeons, nous rencontrons à titre privé les fonctionnaires à divers niveaux de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne, chaque année. Nous jugeons ces rencontres très utiles. Cet accès régulier au «système» nous aide à remplir nos obligations à l'égard de nos membres et permet de discuter régulièrement des considérations de sécurité avec les usagers actifs. Nous sommes en faveur du maintien des deux conseils susnommés et les félicitons de leur travail, mais souhaitons que le programme de travail du CCM soit recentré sur des aspects plus pratiques et que la structure du CCMC soit revue.

La Division de la sécurité des navires de Transports Canada contrôle tous les aspects de la sécurité maritime dans le pays. Elle rédige, modifie, réécrit et exécute le régime réglementaire actuel. Depuis le début des années 70, notre secteur particulier a connu un accroissement massif du nombre de règlements de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne et a dû faire face par voie de conséquence à de nombreuses contraintes d'exploitation, assorties de coûts additionnels. Ces décisions réglementaires étaient souvent le résultat de réactions irréflechies de Transports Canada à des incidents ou accidents maritimes regrettables mais néanmoins isolés. Cette situation a été encore aggravée par la politique canadienne consistant à répercuter automatiquement les contraintes des conventions internationales dans le régime réglementaire interne canadien, même lorsque cela ne s'impose pas. Ce n'est pas seulement l'avis de notre conseil. Vous constaterez que cette opinion est partagée par beaucoup d'autres. Cette politique a lourdement pénalisé notre secteur.

Nous pensons que l'industrie canadienne du remorquage et du transport par barge est assujettie à un régime réglementaire plus lourd que n'importe quelle autre branche de l'industrie maritime dans tout autre pays du monde. Nous sommes certainement astreints à beaucoup plus de règles que nos voisins et concurrents du Sud. Nous réclamons depuis des années une coordination canado-américaine des exigences, la mise en place d'un terrain de jeu égal et la suppression des doubles contraintes d'inspection, malheureusement avec peu ou pas de succès jusqu'à présent.

Je dois reconnaître qu'une étude comparative de la réglementation et des accidents portant sur les petits navires de voyageurs et les remorques et barges américains et canadiens a été entreprise il y a un an à peu près par Transports Canada. Malheureusement, nous n'en connaissons pas encore les résultats officiels.

Nous notons avec intérêt que votre mandat englobe l'examen des effets de la déréglementation sur la sécurité. C'est une question importante mais nous nous hâtons d'ajouter que l'industrie maritime canadienne n'a pas encore connu de déréglementation, en dépit de ce qu'a dit l'intervenant précédent.



In 1992, Transport Canada did introduce a regulatory review process. Representatives of CMC have met with Transport Canada staff many times to outline our thoughts on this progressive step. Despite scepticism about the value of any brief to government, we did prepare a 60-page submission on our position and spelled out suggestions for many changes to the 114 sets of marine regulations in place at that time. We suggested that 24 regulations be revoked, several sets of regulations be amalgamated, four sets be replaced by standards, and that 20 regulations be modified, simplified or made into guidelines. We also suggested that the remainder of the regulations be retained but be more consistently and fairly applied by the Ship Safety Inspection Service.

It is now December, 1996, and very little has happened in respect to action on the 15 recommendations produced by the review process. The number of regulations has still not been significantly reduced and the situation is further aggravated as new regulations are being produced annually.

For many years CMC has been an advocate of regulatory review and a strong believer in the use of standards and guidelines in conjunction with smaller, more basic and simplified ship safety regulations.

On the Pacific coast and in the Arctic waters, we are faced with competition from the United States. U.S. tugs of less than 300 gross tonnes face minimum regulation compliance, and this is truly not comparable to the Canadian regulatory regime. All tugs of over 15 gross tonnes must comply with all the regulations; tugs of over 10 gross tonnes must comply with construction requirements. To provide a genuinely level playing field, there must be some serious effort to create reciprocity of the regulatory requirements.

As noted earlier, another related concern, and a continuous battle for CMC and the other Canadian marine industry representatives, is the implementation by Transport Canada of requirements from international ship conventions, conventions signed in good faith by Canada, into the Canadian domestic regulations. These convention requirements are designed for larger ships operating on long, international voyages. Such requirements are neither appropriate nor practical for our smaller vessels operating in local trade waters only.

Thus the reduction and modernization of the marine regulatory regime and marine policy in Canada is essential to the future survival of our industry, and it is our greatest concern. We do have other concerns about the new Canada Marine Act and about Bill C-44, but this is the main concern that we wanted to address before your committee.

**The Chairman:** We will have some questions about that very shortly.

Nous sommes impatients d'en traiter plus avant lors de la période de questions.

En 1992, Transports Canada a entamé un processus d'examen de la réglementation. Des représentants de notre conseil ont rencontré à maintes reprises les fonctionnaires de Transports Canada afin de leur faire part de nos vues sur cette mesure progressiste. En dépit de notre scepticisme quant à la valeur de tout mémoire adressé au gouvernement, nous avons rédigé un texte de 60 pages exposant notre position et formulant de nombreuses suggestions de changement des 114 règlements en vigueur à l'époque. Nous avons préconisé l'abrogation de 24 règlements, la fusion de plusieurs d'entre eux, le remplacement de quatre règlements par des normes et la modification, simplification ou transformation en lignes directrices de 20 autres. Nous avons recommandé que les règlements restants soient conservés mais soient appliqués de manière plus cohérente et équitable par le Service d'inspection des navires.

Nous sommes maintenant en décembre 1996 et très peu de mesures concrètes ont été prises en réponse aux 15 recommandations formulées à la suite du processus d'examen. Le nombre des règlements n'a toujours pas été sensiblement réduit et la situation ne fait que s'aggraver vu que de nouveaux règlements sont promulgués chaque année.

Depuis de nombreuses années, notre conseil préconise une réforme réglementaire et est un fervent partisan de l'utilisation de normes et de lignes directrices en conjonction avec un ensemble plus restreint, plus élémentaire et plus simple de règlements sur la sécurité maritime.

Sur la côte pacifique et dans les eaux arctiques, nous avons à faire face à la concurrence américaine. Les remorqueurs américains de moins de 300 tonnes de jauge brute ne sont astreints qu'à une réglementation minime, contrairement aux canadiens. Tous les remorqueurs de plus de 15 tonnes de jauge brute doivent, chez nous, respecter tous les règlements; ceux de plus de 10 tonnes doivent se conformer à des exigences de construction. Si l'on veut instaurer un terrain de jeu véritablement égal, il faut un effort sérieux pour instaurer la réciprocité des contraintes réglementaires.

Comme je l'ai déjà indiqué, une autre préoccupation apparentée, et qui est l'objet d'une lutte continue de notre conseil et d'autres représentants de l'industrie maritime canadienne, est l'intégration par Transports Canada dans la réglementation interne canadienne des contraintes contenues dans les conventions maritimes internationales, signées par le Canada de bonne foi. Or, ces contraintes sont conçues pour des navires de plus grande taille opérant au long cours. Elles ne sont ni appropriées ni praticables dans le cas de petits navires ne circulant que dans les eaux locales.

Ainsi, l'allègement et la modernisation du régime réglementaire maritime et de la politique maritime du Canada sont essentiels à la survie future de notre industrie, et c'est là notre plus gros souci. Nous en avons d'autres, qui concernent la nouvelle Loi maritime du Canada, le projet de loi C-44, mais c'est là la préoccupation majeure dont nous voulions vous faire part ici.

**Le président:** Nous aurons quelques questions à ce sujet sous peu.

**Mr. Woodward:** In addition to the regulatory review process we are aware of and are involved in recent moves by Transport Canada to update and modernize the Canada Shipping Act. This antiquated piece of marine legislation, being the essential basis of the present regulatory regime, is clearly outdated, which does not create any confidence in those of us who are obliged to live and work with it. It is difficult to read, has its origins in the British Merchant Shipping Act written in 1894, contains far too much outdated and detailed information that is no longer relevant, and clearly must be rewritten or totally replaced as soon as possible.

If this regulatory review process is successful, it may be an ideal opportunity for Canada to make changes and move in this regard into the twenty-first century with a new, modern, marine act and a simplified regulatory regime.

Your interest in how cutbacks in government expenditures affect our operation brings us to Coast Guard/Transport Canada implementation of user-pay concepts.

Safety services supplied by Transport Canada include, but are not limited to, navigation aids systems — and that includes lighthouses — vessel traffic services, and vessel inspection services. We would have no objection to the Coast Guard supplying and users paying for such services if they were supplied and maintained efficiently and fairly. We have been striving through our involvement in the Marine Advisory Board to produce a more efficient and transparent Coast Guard/Transport Canada situation which would be beneficial to all concerned and not diminish the safety of the industry.

We are interested in the commercialization of some parts of the Coast Guard service, such as repair of navigational aids, and in the amalgamation of marine services with Fisheries. We are also interested in the suggestion that some marine services should be delegated to appropriately qualified and appropriately approved private individuals, such as the vessel inspection service.

Nevertheless, we feel that any government service or practice must become more efficient, modern and businesslike before we should be asked to pay for it.

Any plans for a user-pay system must be fairly implemented and open to scrutiny and must address all users before it is introduced. Without agreement on such basic factors we feel it would be inappropriate for such schemes to be introduced.

Our council is investigating a vessel self-inspection program operated by tug and barge owners but audited and approved by Transport Canada.

For many years CMC has been dealing continually with the federal government on marine matters. We are most perturbed at the recent attempted intervention by the provincial government of B.C. into what was previously an undoubted area of federal jurisdiction, involving matters of marine spill response, vessel double-hulling, escort tugs, vessel air emissions and vapour control systems for oil barges. This misdirected interest and duplication of concern will be costly, inappropriate and certainly unnecessary for all concerned, and must surely be stopped. We

**M. Woodward:** Outre le processus de révision réglementaire, nous sommes informés des initiatives récentes de Transports Canada visant à actualiser et moderniser la Loi sur la marine marchande du Canada. Cette législation maritime désuète, qui fonde le régime réglementaire actuel, est manifestement dépassée, ce qui n'inspire guère confiance à ceux d'entre nous obligés de vivre et de travailler avec elle. Elle est difficile à lire, a son origine dans la Merchant Shipping Act britannique rédigée en 1894, contient beaucoup trop de conditions désuètes et détaillées qui n'ont plus cours et doit manifestement être réécrite ou totalement remplacée dans les meilleurs délais.

Si ce processus de révision réglementaire aboutit, ce pourrait être une occasion idéale pour le Canada d'apporter des changements et de se mettre au diapason du XXI<sup>e</sup> siècle avec une loi maritime nouvelle, moderne, et un régime réglementaire simplifié.

L'intérêt que vous portez aux effets des coupures gouvernementales sur nos activités nous amène à l'instauration de redevances d'usagers par la Garde côtière et Transports Canada.

Les services de sécurité fournis par Transports Canada englobent, entre autres, les aides à la navigation — et cela comprend les phares — les services de circulation des navires, et les services d'inspection des navires. Nous n'aurions aucune objection à ce que la Garde côtière fasse payer ces services aux usagers s'ils étaient assurés de manière efficiente et équitable. Nous nous sommes efforcés, par le biais de notre participation au Conseil consultatif maritime, d'accroître la transparence et l'efficacité de la Garde côtière et de Transports Canada, ce qui serait avantageux pour toutes les parties intéressées et ne nuirait en rien à la sécurité.

Nous sommes intéressés par la commercialisation de certains des services de la Garde côtière, tels que la réparation des aides à la navigation, ainsi que l'intégration des services maritimes au ministère des Pêches. Nous sommes intéressés également par l'idée que certains services maritimes soient délégués à des sociétés privées dûment qualifiées et agréées, notamment le service d'inspection des navires.

Néanmoins, nous estimons que tout service ou pratique gouvernemental doit devenir plus efficient, plus moderne et plus rationnel avant que l'on nous demande d'en assumer le coût.

Tout projet de redevances d'usagers doit être équitable et transparent et tenir compte des besoins de tous les usagers. Sans un accord sur ces éléments fondamentaux, nous estimons qu'il serait inapproprié d'introduire de tels mécanismes.

Notre conseil réfléchit à un programme d'auto-inspection des navires qui serait exécuté par les propriétaires de remorqueurs et de barges mais surveillé et agréé par Transports Canada.

Le CMC est en relations constantes avec le gouvernement fédéral depuis de nombreuses années. Nous sommes des plus perturbés par la tentative récente du gouvernement provincial de Colombie-Britannique d'intervenir dans ce qui est sans conteste un domaine de compétence fédérale, en particulier la réaction aux déversements en mer, le doublage des coques de navire, les remorqueurs d'escorte, les émissions atmosphériques des navires et les systèmes de contrôle des émanations des barges pétrolières. Cette ingérence malvenue sera coûteuse, inappropriée et certaine-



realize that this is a time of change, but a change such as this is not appropriate.

In this presentation today we have not had time to elaborate on specifics, but have attempted to give you a basic idea of how our segment of the Canadian marine industry feels about the state of marine transportation safety in Canada. We do believe marine safety in Canada is of a high quality and we clearly endorse Transport Canada as the vehicle to control marine safety. Nevertheless, we strongly recommend that the current federal marine legislative and regulatory regime be updated, simplified and made more practical and more cost-effective.

We have made our positions as outlined in this presentation known to Ottawa. We have discussed our concerns in great detail at many and various forums across Canada and would welcome any questions here today.

The government's plans for cutbacks and implementation of cost-recovery programs will continue to be supported by CMC providing such moves do not adversely affect basic safety, are sensible, are practical, are transparent, and help to eliminate the obscene federal deficit.

**The Chairman:** Thank you very much. Captain Cooper, would you like to make a comment or two?

**Captain Russel V. Cooper, President, Council of Marine Carriers:** I will wait for your comments or questions and hopefully we can answer them.

**The Chairman:** You have touched on a massive sore spot. The Canada Shipping Act has its origins 100 or 200 years ago. The Aeronautics Act only goes back 60 or 70 years. Both acts are characterized by massive regulation, virtually to the point where the act itself is no longer referred to for any purpose other than the implication of the title. We use it as a swear word. Both need to be rewritten, there is no question about that. Both are obsolete and provide barriers that are frequently insurmountable. Often, the only way they are surmountable is by making another regulation.

Can you give us some examples of what you see as an overdose of regulation and give us a little prescription of how you would improve the situation, without getting into it in any depth? We would like to hear your priorities for a new Canada Shipping Act. I guess I am asking you how you want to be governed in the next millennium, by act or by regulation?

**Mr. Woodward:** I am presently involved with a group studying a revised Canada Shipping Act. We are at the very early stage of our review.

The present act has a multitude of examples that could be given, but I will give you just one, and that is the tonnage measurement regulations. The tonnage measurement requirements were spelled out in about 40 pages in the Canada Shipping Act. Those standards for tonnage measurement had been there for many years. There was no way that the tonnage measurement requirements could be amended until Canada decided to revoke the relevant sections from the act and write specific regulations.

ment inutile et un coup d'arrêt s'impose. Nous avons conscience que nous vivons une ère de changements, mais un changement tel que celui-ci n'est pas approprié.

Nous n'avons pas eu le temps d'entrer dans les détails dans cet exposé, mais nous avons cherché à vous donner une idée générale de ce que pense notre branche du secteur maritime canadien de l'état de la sécurité des transports maritimes au Canada. Nous pensons que cette sécurité est bonne et nous voyons certainement Transports Canada comme l'organe du contrôle de la sécurité. Néanmoins, nous recommandons fortement que le régime législatif réglementaire fédéral actuel soit modernisé, simplifié et rendu plus pratique et plus rentable.

Nous avons fait connaître ces positions à Ottawa. Nous avons exposé nos préoccupations de façon très détaillée dans diverses tribunes à travers le Canada et serons heureux de répondre à vos questions aujourd'hui.

Le CMC continuera à appuyer les projets gouvernementaux de réduction et d'instauration de programmes de recouvrement des coûts, à condition que ces mécanismes ne nuisent pas à la sécurité, soient raisonnables, pratiques et transparents et contribuent à éliminer l'obsène déficit fédéral.

**Le président:** Merci beaucoup. Capitaine Cooper, aimeriez-vous dire un mot ou deux?

**Le capitaine Russel V. Cooper, président, Council of Marine Carriers:** J'attendrai vos commentaires ou questions, en espérant que nous saurons y répondre.

**Le président:** Vous avez mis le doigt sur une plaie massive. La Loi sur la marine marchande du Canada remonte à 100 ou 200 ans. La Loi sur l'aéronautique ne date que de 60 ou 70 ans. Les deux sont caractérisées par une réglementation massive, à tel point que leur texte n'est presque jamais plus mentionné pour rien, hormis pour ce qu'implique leur titre. On utilise ce dernier comme un gros mot. Les deux doivent impérativement être réécrites, cela ne fait aucun doute. Les deux sont obsolètes et érigent des obstacles fréquemment insurmontables. Souvent, la seule façon de les surmonter est de promulguer un autre règlement.

Pouvez-vous nous donner quelques exemples de ce que vous considérez être une dose excessive de réglementation et nous proposer votre remède, sommairement? Nous aimerions connaître vos priorités pour une nouvelle Loi sur la marine marchande du Canada. Je suppose que cela revient à vous demander comment vous voulez être gouvernés au prochain siècle, par une législation ou par une réglementation?

**M. Woodward:** Je participe actuellement à un groupe qui délibère d'une Loi sur la marine marchande du Canada révisée. Nous en sommes au tout début de notre examen.

On pourrait trouver dans la loi actuelle une multitude d'exemples, mais je n'en citerai qu'un, le règlement sur la mesure de la jauge. Les exigences à cet égard ont été énoncées dans une quarantaine de pages de la Loi sur la marine marchande. Ces normes étaient en vigueur depuis de nombreuses années. Il était impossible de modifier les contraintes de mesure de la jauge jusqu'à ce que le Canada décide d'abroger les articles concernés de la loi et rédige un règlement spécifique.

This is part of our frustration, and it is a good example. That process was started 24 years ago. The new regulations were brought in in 1995. I can assure you that those new regulations were not acceptable to the Canadian industry. We spent 12 months trying to get Ottawa to change them. I am hopeful that at the CMAC meeting in May of 1997, we may get them changed.

The antiquated Canada Shipping Act and the overbearing regulatory situation have caused us great frustration. When a new Canada Shipping Act is written, instead of a 600-page document we need a 60-page document. It should cover many of the items of the present Canada Shipping Act, but it need not cover them in detail. We need a reference document so if someone wishes to know about crewing standards, or about load lines or registration of vessels, he will be referred to another document, and that document should contain standards and guidelines rather than regulations.

**The Chairman:** It is actually 1,700 pages. I know because I was part of the process 25 years ago that tried to do something about it and failed.

You mentioned that you have prepared a 60-page report. Would you happen to have a copy that our research staff may have?

**Mr. Woodward:** Yes. I do not have it with me, but I certainly will get that to you.

**The Chairman:** Thank you. Would you roll the regulations, consolidate them, compact them, put them through the sifter into the act itself or throw them out and replace them with standards and guidelines that apply to various operational circumstances?

**Mr. Woodward:** It is a very complicated situation, as you know. I will use the example of the hull construction regulations. The first 100 pages of the hull construction regulations tell us how to build a ship, the standards of bulkheads and tank tops and decks and shell. That is all totally unnecessary. Those things are adequately and properly covered by the classification societies of the world. There is no need for them to be in Canadian regulations.

One of the reasons that we have supported, and continue to support, Transport Canada in controlling the marine industry is that we feel it is an international entity, and we should have national standards. We do not want British Columbia to have one standard and Nova Scotia to have another standard. There are many cases where vessels have been manufactured on the West Coast and have gone to the East Coast and vice versa. The marine industry needs national standards.

Many of the regulations could be referred to in the act. I will take a controversial one: the oil barge standard. Presently in Canada we have standards for oil barge construction equipment and operation. In March of 1998, those standards will become regulations. Once they do, they will be far more difficult to change if we find problems. I would far rather have a reference in the act to a standard and a compliance with a standard.

Cela explique notre frustration et constitue un bon exemple. Ce processus a été lancé il y a 24 ans. Le nouveau règlement a été promulgué en 1995. Je peux vous assurer que ce nouveau règlement n'est pas acceptable par l'industrie canadienne. Nous avons passé 12 mois à essayer de convaincre Ottawa de le modifier. J'espère que nous y parviendrons à la réunion de mai 1997 du CCMC.

L'antique Loi sur la marine marchande et l'excessive réglementation nous causent beaucoup de frustration. Lorsqu'on rédigera une nouvelle loi, au lieu d'un texte de 600 pages, il faudra se limiter à 60 pages. Il devra couvrir nombre des éléments de la loi actuelle, mais pas de façon détaillée. Nous avons besoin d'un document de référence de telle façon que si quelqu'un veut connaître les normes en matière d'équipage, ou concernant les lignes de charge ou l'enregistrement des navires, le texte de la loi le renvoie à un autre document qui, lui, énoncera des normes et des lignes directrices, plutôt que des règlements.

**Le président:** La loi compte en fait 1 700 pages. Je le sais, car j'ai fait partie de ceux qui ont essayé d'y porter remède il y a 25 ans et ont échoué.

Vous dites avoir rédigé un rapport de 60 pages. En auriez-vous ici un exemplaire que vous pourriez remettre à notre personnel de recherche?

**M. Woodward:** Oui. Je ne l'ai pas ici, mais je vais certainement vous le faire parvenir.

**Le président:** Je vous remercie. Est-ce que vous placerez les règlements, une fois fusionnés, raccourcis et triés, dans la loi elle-même ou bien les abrogeriez-vous en bloc pour les remplacer par des normes et lignes directrices applicables aux diverses conditions d'exploitation?

**M. Woodward:** C'est une situation très complexe, comme vous le savez. J'utiliserai l'exemple du règlement sur la construction des coques. Les premières 100 pages nous disent comment construire un navire, imposent des normes pour les cloisons et les plafonds de ballast et les ponts et la coque. Tout cela est totalement inutile. Ces aspects sont adéquatement couverts par les sociétés de classification du monde. Il n'y a aucun besoin de les inscrire dans un règlement canadien.

L'une des raisons pour lesquelles nous avons été et restons partisans du contrôle exercé par Transports Canada sur l'industrie maritime, c'est que ce ministère est une entité internationale et qu'il nous faut des normes nationales. Nous ne voulons pas que la Colombie-Britannique ait un jeu de normes et la Nouvelle-Écosse un autre. Il arrive souvent que des navires construits sur la côte ouest soient mis en service sur la côte est et inversement. L'industrie maritime a besoin de normes nationales.

Bon nombre des règlements pourraient faire l'objet d'une mention dans la loi. J'en prends un qui est controversé: la norme sur les barges pétrolières. Nous avons actuellement, au Canada, des normes régissant la construction, l'armement et l'exploitation de barges pétrolières. En mars 1998, ces normes deviendront un règlement. Lorsque ce sera fait, il sera beaucoup plus difficile d'apporter des modifications si nous constatons des problèmes. Je préférerais de loin avoir une mention d'une norme dans la loi, et l'obligation de respecter une norme.



**The Chairman:** Self-imposed in the industry?

**Mr. Woodward:** Yes, I think so. We as an industry group have had discussions with Transport Canada about self-inspection. This is a very sensitive issue, and we are approaching it slowly and carefully. We are dealing with our unions on this. One argument for self-inspection is that it would allow the Transport Canada inspection service, which is apparently taxed to the limit, to focus their energies better on those who need to be watched rather than on those who are following the rules.

**The Chairman:** Big business and the banks practise due diligence, there is no doubt about that. The banks are a little more sophisticated today than they were 30, 40, or 50 years ago. I suspect that The Royal Bank of Canada has a pretty competent marine advisory group and they practise due diligence with respect to lending money to the industry, even if it is only operating money. The safeguards are there. The people who best know how to deal with maintenance of the standards are the people in the industry. As the industry grows and becomes more sophisticated, it is important to let the department grow with you.

**Senator Bacon:** On page 1 of your brief you state that you have continually been burdened and frustrated by an onerous and ever-increasing federal marine regulatory regime, and that this regime, which you describe as "monstrous" threatens the very survival of your particular segment of the Canadian domestic marine industry.

Would you care to elaborate on that?

**Mr. Woodward:** One of the reasons we are looking at the self-inspection program is out of frustration. When we build a tug, not only must we comply with construction and equipment standards, but we have to have berths of certain sizes and we have to have cups in the toilets and we have to have all sorts of other things. The requirements are unbelievable.

Our industry gets very frustrated at the amount of regulation. I will use as an example the new oil barge standards. At one time six of our 35 member companies were moving oil by barges. Now that is down to five. As the deadline of 2015 approaches, when everyone will have to have double-hulled barges, I wonder how many of those five companies will be running oil barges.

In 1995, after the writing of the oil barge standards, one of our member companies needed to build a replacement oil barge. They looked at the costs of single-hulled and double-hulled oil barges and went to the oil companies and asked them to consider a change in rate if they built a double-hulled oil barge. Not surprisingly, the oil companies laughed and said no thanks. So they built a single-hulled barge in 1995. They were smart enough to build that barge in such a way that should they decide to convert it, it will be a little easier than if they had ignored the upcoming deadline. This regulation could very well put people out of business.

**Le président:** Auto-imposée par l'industrie?

**M. Woodward:** Oui, je pense. En tant que profession, nous avons eu des discussions avec Transports Canada sur l'auto-inspection. C'est un sujet très délicat et nous l'abordons lentement et prudemment. Nous nous concertons avec nos syndicats à ce sujet. Un argument en faveur de l'auto-inspection est que cela permettrait aux inspecteurs de Transports Canada, qui sont apparemment débordés, de concentrer leur énergie sur ceux qu'il y a lieu de surveiller plutôt que ceux qui respectent les règles.

**Le président:** Les grandes entreprises et les banques font preuve de diligence, cela ne fait aucun doute. Les banques sont beaucoup plus sophistiquées aujourd'hui qu'il y a 30, 40 ou 50 ans. Je soupçonne que la Banque royale du Canada possède un groupe de conseillers en transport maritime très compétents et qu'elle fait preuve de toute la prudence voulue lorsqu'il s'agit de prêter de l'argent à cette industrie, même s'il s'agit de fonds de roulement. Les garde-fous sont là. Ce sont les professionnels de l'industrie qui sont les mieux placés pour tenir à jour les normes. Au fur et à mesure que l'industrie se développe et devient plus sophistiquée, il importe que le ministère suive le mouvement.

**Le sénateur Bacon:** À la page 1 de votre mémoire, vous dites que vous n'avez cessé de ployer sous le fardeau d'un régime réglementaire maritime fédéral toujours plus onéreux et plus lourd, et que ce régime, que vous qualifiez de «monstrueux» menace la survie même de votre segment particulier de l'industrie maritime canadienne.

Pourriez-vous nous donner davantage de précisions?

**M. Woodward:** C'est un sentiment de frustration qui nous amène à viser un programme d'auto-inspection. Lorsque nous construisons un remorqueur, non seulement devons-nous respecter les normes de construction et d'équipement, mais nous devons installer des couchettes de taille bien précise et disposer des tasses dans les toilettes et toutes sortes d'autres choses. Les contraintes sont incroyables.

Le caractère tatillon de la réglementation nous frustre beaucoup. Prenez les nouvelles normes pour les barges pétrolières. Par le passé, six de nos 35 sociétés membres transportaient du pétrole par barge. Ce chiffre est maintenant descendu à cinq. Lorsque approchera l'échéance de 2015 où tout le monde devra avoir des barges à double coque, je me demande combien de ces entreprises auront encore des barges pétrolières.

En 1995, après la rédaction des normes pour les barges pétrolières, l'une de nos compagnies membres a dû construire une barge de remplacement. Elle a regardé le coût d'une barge à coque simple et celui d'une barge à coque double et est allée voir les compagnies pétrolières et leur a demandé si elles accepteraient une majoration de tarif si elle construisait une barge à double coque. Évidemment, les compagnies pétrolières lui ont ri au nez. Elle a donc construit une barge à coque simple en 1995. Elle a été assez intelligente pour la construire de telle façon que si elle décide de la convertir, ce sera un peu plus simple que si elle avait ignoré l'échéance prochaine. Ce règlement pourrait très bien mettre des gens en faillite.

Some of the smaller companies find it very difficult to comply with the manning standards and certification requirements. The reason the Council of Marine Carriers does not represent every tug and barge operator in Western Canada is the fact that some companies do not want to face up to some of the things that we are facing up to every day.

**Mr. Cooper:** Regulations create an environment in which people are continually trying to get around the regulations. My understanding is that the Americans have no regulations to speak of. They are our competitors and are coming up here now and doing work that we used to do. We cannot compete against companies that are not faced with those regulations. It costs Canadian companies in the range of \$80,000 more per year to operate a tug than an equivalent tug costs in the United States. Our regulatory environment is creating a fleet of vessels that are rule beaters, you might say, run by people who are circumventing the rules any way they can because the rules are so stringent.

**Senator Bacon:** What can you foresee as advantages and disadvantages should the Canadian Coast Guard be given the responsibility for navigation aids system, vessel traffic services and vessel inspection services?

**Mr. Cooper:** Those responsibilities are separated now. Vessel inspection Transport Canada is responsible for vessel inspection and the Coast Guard deals with marine navigational systems.

**Senator Bacon:** Do you deal with Canadian Coast Guard at all?

**Mr. Cooper:** I do, very directly. I am on the Marine Advisory Board. They are two separate things. Vessel inspection is under Transport Canada and others are under the Coast Guard or Fisheries.

**Senator Bacon:** Which services are under the Coast Guard?

**Mr. Cooper:** Navigational aids and VTS are the responsibility of the Coast Guard, and ship inspection comes under Transport Canada.

**Senator Bacon:** I have a question that is asked of every group that appears before the committee. Does your organization have any policy of education programs concerning drug and alcohol abuse? Are they a big problem in your industry?

**Mr. Cooper:** I do not think we have a major problem. We have employee assistance programs in place. It is certainly different from the situation of a few years ago. There will always be a certain amount of use, but it is not a major problem.

**Mr. Woodward:** As a result of our involvement with CMAC, we visited Ottawa several times in 1995 in an attempt to produce regulations that would control substance use and abuse. That attempt failed because there was no agreement even on the magnitude of the problem. As Captain Cooper said, it is not a big problem for those of us in the marine sector. We have addressed it.

Certaines des petites compagnies ont beaucoup de difficultés à respecter les contraintes en matière d'équipage et de certification. La raison pour laquelle le Council of Marine Carriers ne représente pas chaque exploitant de remorqueurs et de barges de l'ouest du Canada est que certaines compagnies ne veulent pas affronter certaines des choses qui nous sont imposées chaque jour.

**M. Cooper:** Les règlements créent une situation où les gens passent leur temps à chercher à les contourner. Je crois savoir que les Américains n'ont quasiment pas de règlements. Ils sont nos concurrents et viennent chez nous nous enlever le travail que nous faisons auparavant. Nous ne pouvons soutenir la concurrence d'entreprises qui ne sont pas astreintes aux mêmes règlements. Les frais d'exploitation d'un remorqueur canadien sont supérieurs de 80 000 \$ par an à ceux d'un remorqueur américain équivalent. Notre réglementation environnementale engendre une flotte de navires qui sont en contravention, et gérés par des gens qui contournent les règles par tous les moyens possibles parce qu'elles sont si contraignantes.

**Le sénateur Bacon:** Quels avantages et inconvénients voyez-vous si la Garde côtière canadienne recevait la responsabilité des aides à la navigation, des services de circulation des navires et des services d'inspection des navires?

**M. Cooper:** Ces responsabilités sont actuellement scindées. Transports Canada est responsable de l'inspection des navires et la Garde côtière s'occupe des systèmes de navigation.

**Le sénateur Bacon:** Avez-vous jamais affaire à la Garde côtière canadienne?

**M. Cooper:** Oui, très directement. Je siège au Conseil consultatif maritime. Ce sont deux entités différentes. L'inspection des navires est assurée par Transports Canada et les autres services relèvent de la Garde côtière ou des Pêches.

**Le sénateur Bacon:** Quels services relèvent de la Garde côtière?

**M. Cooper:** Les aides à la navigation et les services de circulation appartiennent à la Garde côtière et l'inspection des navires relève de Transports Canada.

**Le sénateur Bacon:** J'ai une question que nous posons à chaque groupe qui comparait devant le comité. Est-ce que votre organisation a une politique de sensibilisation à l'abus de drogue et d'alcool? Cela est-il un problème important dans votre profession?

**M. Cooper:** Je ne pense pas que nous ayons un problème majeur. Nous avons des programmes d'aide aux employés. La situation est certainement différente d'il y a quelques années. Il y aura toujours certains cas individuels, mais ce n'est pas un problème majeur.

**M. Woodward:** Dans le cadre de nos travaux au CCMC, nous nous sommes rendus plusieurs fois à Ottawa en 1995 pour tenter de rédiger un règlement pour contrôler l'usage et l'abus de substances. Cette tentative a échoué car on ne s'entendait même pas sur l'ampleur du problème. Comme le capitaine Cooper l'a dit, ce n'est pas un gros problème pour nous dans le secteur



We have a committee and systems in place that help both our seagoing and shore-based staff.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, my question is with respect to the jurisdictional issue. On page 10 of your brief you state that you have been dealing continually with the federal government on marine matters. You say you are most perturbed at the recent attempted intervention by the B.C. government into what were previously matters of federal jurisdiction, things such as marine spill response, vessel double-hulling, escort tugs, vessel air emissions and vapour control systems for barges. You state that what you call the "misdirected interest and duplication of concern" will be costly, inappropriate, unnecessary for all concerned and must be stopped.

Those are tough words. I wonder if you could give us an estimate of the additional costs which you think have been unfairly foisted upon your industry as a result of what you perceive to be a duplication. You say it must be stopped. Would you like the federal government to have a confrontation with the provincial government and end the duplication? We need your guidance.

**Mr. Woodward:** In recent years the federal government, Transport Canada and the Coast Guard, have been continually harassed, in my opinion, by the provincial government. I would suggest that most of the costs that have been imposed on our industry are as a result of our effort to try to stop this situation.

**Senator Perrault:** What type of harassment has the provincial government engaged in?

**Mr. Woodward:** There is an organization called the B.C.U.S. States Oil Spill Task Force. It has been working diligently since the *Exxon Valdez* incident to improve areas of concern, such as spill response, prevention plans, vessel double-hulling, escort tugs, the examples I included in my brief. Those recommendations from that B.C.U.S. States Oil Spill Task Force were in turn passed on to the Canadian Council of Ministers of Environment.

We then faced not two but three different groups which were addressing areas we felt they were not qualified to address. What we are asking for here is a return to some sort of sanity so that one group, hopefully Transport Canada, will address these problems, rather than having them addressed by two or three groups and having to watch for new requirements coming from many different jurisdictions. As to the cost to our industry, it has clearly been high, but rather than monetary, it has been more in time and energy at the moment, wondering where things are coming from.

**Senator Perrault:** Our local governments are concerned about the impact on the environment of deleterious substances and vapours and emissions. We have a limited land area in downtown Vancouver. It is a narrow peninsula, in a sense. Many municipalities have been discussing the issue of safety in the event of a disaster and have been calling for tougher measures to protect the environment. A few years ago we had an explosion of a ship here,

maritime. Nous l'avons abordé de front. Nous avons un comité et des systèmes en place pour aider tant notre personnel navigant que non navigant.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, ma question intéresse le conflit de compétence. À la page 10 de votre mémoire, vous dites avoir traité continuellement avec le gouvernement fédéral au sujet des affaires maritimes. Vous vous dites des plus perturbés par la tentative d'ingérence récente du gouvernement de Colombie-Britannique dans des questions qui relèvent de la compétence fédérale, telles les interventions en cas de déversements en mer, le doublage des coques de navire, les remorqueurs d'escorte, les émissions atmosphériques des navires et les systèmes de contrôle des émanations des barges. Vous dites que ce que vous appelez la «duplication malavisée des compétences» sera coûteuse, inappropriée, inutile pour toutes les parties concernées et doit être enrayée.

Ce sont là de fortes paroles. Pourriez-vous nous donner une estimation des frais supplémentaires qui ont été injustement imposés à votre industrie, selon vous, par suite de ce que vous estimez être une duplication. Vous dites qu'il faut donner un coup d'arrêt. Voudriez-vous que le gouvernement fédéral ait une confrontation avec le gouvernement provincial pour mettre fin au doublement? Nous avons besoin de votre conseil.

**M. Woodward:** Ces dernières années, le gouvernement fédéral, Transports Canada et la Garde côtière ont été continuellement harcelés, à mon sens, par le gouvernement provincial. Je dirais que la plupart des coûts imposés à notre industrie tiennent à l'effort qu'il nous faut déployer pour mettre fin à cette situation.

**Le sénateur Perrault:** À quel type de harcèlement se livre le gouvernement provincial?

**M. Woodward:** Il existe une organisation du nom de B.C.U.S. States Oil Spill Task Force. Elle se montre très active depuis l'accident de l'*Exxon Valdez*, lançant des recommandations sur des sujets tels que l'intervention en cas de déversement, les plans de prévention, le doublement des coques, les remorqueurs d'escorte, les exemples que j'ai donnés dans mon mémoire. Ces recommandations du B.C.U.S. States Oil Spill Task Force sont transmises au Conseil canadien des ministres de l'Environnement.

Nous avons donc en face de nous non pas deux, mais trois groupes différents qui traitent de domaines pour lesquels ils ne sont pas qualifiés, à notre avis. Ce que nous demandons ici, c'est le retour à un peu de raison afin qu'un seul groupe, Transports Canada espérons-nous, se penche sur ces problèmes, au lieu d'en avoir deux ou trois et que de nouvelles contraintes nous viennent de toutes sortes de paliers différents. Pour ce qui est du coût pour notre industrie, il est manifestement élevé, mais pas tant sur le plan pécuniaire, surtout sur le plan du temps et de l'énergie qu'il nous faut déployer en ce moment pour parer les coups.

**Le sénateur Perrault:** Nos gouvernements locaux sont préoccupés par l'impact sur l'environnement des substances délétères et des émanations et émissions atmosphériques. Le centre-ville de Vancouver occupe une petite superficie. C'est une péninsule étroite, en un sens. De nombreuses municipalités s'inquiètent de l'éventualité d'une catastrophe et réclament des mesures plus strictes pour protéger l'environnement. Il y a

and of course we all know of that massive explosion in Halifax Harbour. As the harbour becomes more congested and the population grows, there is a concern about safety.

Do you think that there are adequate safeguards for the ports in the greater Vancouver area, and adequate safety measures in the transport of toxic substances and matters of that kind? Do you think we have some way to go?

**Mr. Cooper:** I will speak of the experience of my parent company in towing a chemical barge up beyond Second Narrows. The safeguards that have been put in place by the company itself were probably mandated to a degree by government regulation, but the company certainly wants the most responsible person towing their barge because they do not want any problems.

**Senator Perrault:** You believe the standard was adequate?

**Mr. Cooper:** I do.

As Mr. Woodward stated, we are already faced with 114 regulations, and if the provincial government gets involved, we will be faced with two regimes. It is difficult enough to deal with the federal government. It seems to be putting tougher and tougher measures on us. We have nowhere to go, no room to move.

**Mr. Woodward:** Senator Perrault, it is an interesting problem. Studies have shown that anywhere from 90 to 95 per cent of accidents are caused by human error. No matter what you put in place, there is always the worry that it may not be enough.

In our industry, our vessels are controlled from the day their keels are laid, right through building, operations, crew certification, crew standards, equipment standards, crew training. When it comes to moving oil and chemicals, we have very strict regimes in place. We have an oil spill response regime in place on the West Coast. There is consideration right at this time for a similar system for the movement of chemicals.

**Senator Perrault:** Are there certain chemicals that you refuse to transport? Do any of your members have a prohibited list for the transport of chemicals in built-up areas?

**Mr. Woodward:** I do not think there is.

**Senator Perrault:** For example, I would think that a barge load of toxic waste would not be hauled through Vancouver.

**Mr. Woodward:** No. B.C. Ferries, whose representative will be speaking to you shortly, has special runs for dangerous goods, but that is a bit different.

**Senator Perrault:** There are certain sailings on some of the ferries for transporting explosives?

**Mr. Woodward:** I believe so.

quelques années, nous avons eu l'explosion d'un navire ici, et nous avons évidemment tous entendu parler de l'énorme explosion dans le port de Halifax. Avec la congestion croissante du port et la croissance de la population, on craint pour la sécurité.

Pensez-vous qu'il y ait suffisamment de garde-fous pour les ports de l'agglomération de Vancouver et que des précautions adéquates sont prises lors du transport de substances toxiques et de matières de cette sorte? Pensez-vous qu'il y a des progrès à faire?

**M. Cooper:** Je peux parler de l'expérience de ma société mère avec le remorquage d'une barge de transport de produits chimiques jusqu'au-delà du *Second Narrows*. Les mesures de précaution mises en place par la compagnie elle-même étaient sans doute exigées dans une certaine mesure par la réglementation gouvernementale, mais la société elle-même tient à ce que la personne la plus responsable de toutes s'occupe de ce remorquage parce qu'elle ne veut pas avoir de problème.

**Le sénateur Perrault:** Pensez-vous que la norme est adéquate?

**M. Cooper:** Oui.

Comme M. Woodward l'a indiqué, nous avons déjà 114 règlements à appliquer et si le gouvernement provincial s'en mêle, nous serons confrontés à deux régimes. Il nous suffit déjà du gouvernement fédéral. Celui-ci semble nous imposer des mesures de plus en plus rigides. Nous n'avons plus aucune marge de manœuvre.

**M. Woodward:** C'est un problème intéressant, sénateur Perrault. Les études montrent que de 90 à 95 p. 100 des accidents sont causés par une erreur humaine. Quelles que soient les précautions que l'on prenne, il y a toujours la crainte qu'elles ne suffisent pas.

Dans notre industrie, les navires sont contrôlés depuis le jour où leur quille est posée, jusqu'à la formation de l'équipage, en passant par la construction, l'exploitation, l'accréditation et les normes d'équipage, les normes d'équipement. S'agissant du transport de pétrole et de produits chimiques, nous sommes assujettis à des régimes très stricts. Il y a sur la côte ouest un régime de contre-mesures en cas de déversements de pétrole. On envisage actuellement un système similaire pour le transport des produits chimiques.

**Le sénateur Perrault:** Refusez-vous de transporter certains produits chimiques? Parmi vos membres, y en a-t-il qui ont une liste de produits chimiques qu'ils refusent de transporter en zone urbaine?

**M. Woodward:** Je ne crois pas.

**Le sénateur Perrault:** Par exemple, j' imagine qu'on ne remorquerait pas à travers Vancouver une barge chargée de déchets toxiques.

**M. Woodward:** Non. B.C. Ferries, dont le représentant comparaitra sous peu, organise des convois spéciaux de matières dangereuses, mais c'est un peu différent.

**Le sénateur Perrault:** Certains des traversiers effectuent des voyages réservés au transport des explosifs?

**M. Woodward:** Je crois.



**Senator Perrault:** You do not have a prohibited list as such? You exercise judgment with respect to the cargo?

**Mr. Woodward:** The operations are such that every master is obliged to know what he is carrying.

**Senator St. Germain:** I listened to your brief very attentively. If you are frustrated over one thing, it is over regulation, and duplication would exacerbate the situation that much more.

Do you consider your industry an extremely safe industry presently?

**Mr. Woodward:** Our safety record is perhaps not 98 or 99 per cent as the pilots claimed. However, we do have a good safety rate. In the late sixties we had a series of unfortunate accidents which resulted in loss of life. It is possible that many of the regulations I talked about arose from those tragedies. Fortunately for us, our safety record since 1969 or 1970 has been very good.

**Senator St. Germain:** Perhaps the industry has been the author of its own misfortune, as far as regulations are concerned, if it did go through such an unfortunate period.

We all remember the *Exxon Valdez* incident. Even those of us who were in business most of our lives had a horrible reaction to that. I was so upset I would not buy from Esso for a while. I surprised myself by doing that because I would not have thought I would react in that manner.

You talk about being over-regulated, and I believe you. The pendulum may have swung too far against you. The reason may be fear of such dramatic incidents, particularly with oil tankers. Government may be reticent in removing the regulations because if there were to be an incident, we can all guess who would be to blame. The first line of attack is generally toward those in government.

I wonder whether your excellent safe record since the early 1970s cannot be attributed in part to the great amount of regulation. However, I also know logic has to prevail. I do not know whether we will be able to make a recommendation that will help you, but you might be able to help us by giving us suggestions that may be of future use.

**Mr. Woodward:** I do not want to go back to the situation of the late 1960s, where we did have some accidents, but I can assure you they were clearly as a result of human error. They were unfortunate and we were all very sad about them.

Your example of the *Exxon Valdez* does cause us some concern because it is clear to us that the reaction of abhorrence that you had yourself was common in Ottawa. Every time oil transport safety is discussed, we hear about the *Exxon Valdez*.

We have new oil barge standards. We had to upgrade all our equipment because of those new standards. They were clearly brought about by the *Exxon Valdez* accident.

**Le sénateur Perrault:** Mais vous n'avez pas de liste de produits interdits à proprement parler? Vous vous fiez à votre discernement?

**M. Woodward:** Notre activité est organisée de telle façon que chaque capitaine est obligé de savoir ce qu'il transporte.

**Le sénateur St. Germain:** J'ai écouté très attentivement votre exposé. La lourdeur de la réglementation est votre grande source de frustration et la duplication ne ferait qu'exacerber la situation.

Considérez-vous votre industrie comme extrêmement sûre à l'heure actuelle?

**M. Woodward:** Notre taux de voyages sans incident n'est peut-être pas de 98 ou 99 p. 100 comme celui des pilotes. Cependant, il est excellent. Nous avons connu une série d'accidents regrettables à la fin des années 60, qui ont entraîné des pertes de vies humaines. Il est possible que nombre des règlements dont j'ai parlé aient résulté de ces tragédies. Heureusement pour nous, nos résultats depuis 1969 ou 1970 sont excellents.

**Le sénateur St. Germain:** L'industrie est peut-être l'auteur de sa propre infortune, sur le plan de la réglementation, si elle a connu une telle série noire.

Nous nous souvenons tous de l'accident de l'*Exxon Valdez*. Même ceux d'entre nous qui ont travaillé en entreprise la plus grande partie de leur vie ont réagi avec horreur. J'étais tellement indigné que j'ai cessé de fréquenter les stations-services Esso pendant un certain temps. Je me suis surpris moi-même, ce faisant, car je n'aurais pas pensé que je réagirais ainsi.

Vous parlez d'un excès de réglementation, et je vous crois. Le pendule est peut-être allé trop loin dans l'autre sens. La raison en est peut-être la crainte d'accidents aussi lourds de conséquences, particulièrement dans le cas de pétroliers. Le gouvernement peut être réticent à assouplir ces règles car, s'il devait y avoir un accident, nous savons tous à qui va aller le blâme. C'est généralement au gouvernement que l'on s'en prend en premier.

Je me demande dans quelle mesure votre faible chiffre d'accidents depuis le début des années 70 ne peut être attribué en partie à la réglementation contraignante qui vous a été imposée. Cependant, je sais aussi que la logique doit prévaloir. Je ne sais pas dans quelle mesure nous pourrions faire une recommandation qui vous sera utile, mais vous pourriez nous aider en nous faisant quelques suggestions pour l'avenir.

**M. Woodward:** Je ne voudrais pas revoir une situation comme celle de la fin des années 60, où nous avons eu quelques accidents, mais je peux vous assurer qu'ils étaient très clairement le résultat d'erreurs humaines. Ils étaient regrettables et nous en avons tous été très attristés.

Le cas de l'*Exxon Valdez* que vous citez nous préoccupe car il est manifeste que la réaction d'horreur que vous avez eue vous-même était courante à Ottawa. Chaque fois qu'il est question de sécurité du transport pétrolier, on nous parle de l'*Exxon Valdez*.

De nouvelles normes ont été appliquées aux barges pétrolières. Elles nous ont obligés à faire des travaux sur toutes nos barges. Ces normes étaient clairement motivées par l'accident de l'*Exxon Valdez*.

None of our barges — not a single one — even if it were full to capacity, would have anywhere near the capacity of a tanker such as the *Exxon Valdez*. All of our oil barges are subdivided in such a manner that the biggest tank is no bigger than a fuel tank on a cargo ship. We do not pose a particular danger should an oil spill occur, but we have had to suffer with the knee-jerk reaction to the *Exxon Valdez* incident, and it is unfortunate.

The Canadian industry does not move oil on the West Coast and in the Arctic to the degree that the Americans do. We are an integral part of the work that is going on regarding spill response and prevention measures on this coast, but the real concern arises because of the American tankers bringing oil down from the Arctic, not because of the Canadian industry. Unfortunately, however, we have been regulated because of that.

**Senator St. Germain:** I recall you talking about levelling the playing field with the Americans. Are the Americans less regulated than you are? They have the Jones Act and other regulations. Are they more competitive by virtue of less regulation? What about their safety record, excluding the *Exxon Valdez*? Is it as good as yours and does regulation play a role in that scenario?

**Mr. Cooper:** There is a study going on within government right now comparing the two sets of regulations, American and Canadian. We are not privy to the results of that study at the present time. However, in our brief we say that American ships under 300 tonnes are not faced with anywhere near the regulations that are faced by any tug over 15 tonnes in Canada.

**Senator St. Germain:** A former constituent of mine mentioned to me that someone wanted to put captains on smaller tugboats. Do you recall anything on that issue?

**Mr. Cooper:** Who wanted to put them on?

**Senator St. Germain:** I am not sure whether it was MOT or someone else. I was told the industry wanted higher certification of people on smaller tugboats.

**Mr. Cooper:** That is not coming from us. We have been fighting the department on that issue, and on recertification. We are waiting for the publication of regulations on recertification and other issues in the *Canada Gazette*.

There is no question that the Americans are less regulated than we are. There were some sinkings in the 1960s, after which what became known as the "hot-rod tug" was developed. It was due to competition. Once one was built, another one had to be built to meet the competition. That did not require regulation. Some of our old regulations just do not apply because the tugs have changed so much. With the dangerous cargoes such as chemicals and oil, you cannot afford to have a tug that is not running properly. Good operators know that.

Aucune de nos barges — pas la moindre — même si elle était chargée à pleine capacité, n'avoisinerait la capacité d'un pétrolier comme l'*Exxon Valdez*. Toutes nos barges sont compartimentées de telle façon que la plus grosse cuve ne contient pas plus que le réservoir de carburant d'un cargo. Nous ne représentons pas un danger particulier en cas de déversement, mais nous avons eu à souffrir des réactions viscérales provoquées par l'accident de l'*Exxon Valdez*, et c'est dommage.

L'industrie canadienne est très loin de transporter autant de pétrole sur la côte ouest et dans l'Arctique que ne le font les Américains. Nous sommes assujettis à toutes les contraintes sur le plan des contre-mesures en cas de déversements et des mesures de prévention sur cette côte, mais le véritable danger, ce sont les pétroliers américains transportant le pétrole depuis l'Arctique, et non pas les navires canadiens. Malheureusement, c'est nous que l'on a réglementés à cause de cela.

**Le sénateur St. Germain:** Vous avez parlé de la nécessité d'égaliser le terrain de jeu avec les Américains. Est-ce que les Américains sont moins réglementés que vous? Ils ont la Jones Act et d'autres règlements. Sont-ils plus compétitifs grâce à une réglementation plus légère? Quel est leur taux d'accidents, exception faite de l'*Exxon Valdez*? Est-il aussi bon que le vôtre et la réglementation joue-t-elle un rôle à cet égard?

**M. Cooper:** Le gouvernement a mené une étude comparative des deux réglementations, l'américaine et la canadienne. Nous n'en connaissons pas encore les résultats. Cependant, nous disons dans notre mémoire que les navires américains de moins de 300 tonnes sont loin d'être assujettis à autant de règlements que n'importe quel remorqueur de plus de 15 tonnes au Canada.

**Le sénateur St. Germain:** L'un de mes anciens mandants m'a dit que l'on voulait imposer la présence de capitaines à bord de petits remorqueurs. Avez-vous souvenir de quelque chose de ce genre?

**M. Cooper:** Qui voulait faire cela?

**Le sénateur St. Germain:** Je ne sais pas si c'était le ministère des Transports ou quelqu'un d'autre. On m'a dit que l'industrie voulait que les commandants de petits remorqueurs soient plus qualifiés.

**M. Cooper:** Cela ne vient pas de nous. Nous avons combattu le ministère à ce sujet, et sur la réaccréditation. Nous attendons la publication dans la *Gazette du Canada* du Règlement sur la réaccréditation et sur d'autres aspects.

Il ne fait aucun doute que les Américains sont moins réglementés que nous. Il y a eu quelques naufrages dans les années 60, après l'apparition de ce que l'on a appelé les remorqueurs «surgonflés». C'était dû à la concurrence. Une fois que quelqu'un en construisait un, son concurrent devait en faire autant pour faire face. Cela n'exigeait pas de règlement. Certains de nos vieux règlements ne sont tout simplement plus pertinents car les remorqueurs ont tellement évolué. Avec les cargaisons dangereuses telles que les produits chimiques et le pétrole, vous ne pouvez vous permettre d'avoir un remorqueur en mauvais état. Les exploitants avisés le savent.



The Americans have a 300-tonne limit. They do have problems, but the extent of regulation is nothing like in Canada. The American Waterways Organization is considering putting in some minimal standards on their tugs, such as requiring charts and compasses on their boats. That is what caused the accidents on the Mississippi. The American Waterways Organization wants to do that in-house rather than by regulation. Of course, every time there is an accident down there, the industry faces a great deal of pressure for more regulation, but on the whole, their level of regulation is very low compared to ours.

**Senator Adams:** The Americans do not compete in the areas you are serving. As you state, you have strict regulations and the Americans do not, but they do not compete with barges, especially around the West Coast. Is the area around Alaska, the North Coast and the Beaufort Sea part of your area too?

**Mr. Woodward:** The Northern Transportation Company Limited is a member of the Council of Marine Carriers and they have been working recently on the north slope. They have had very little opportunity for work there, partly because of crewing requirements on Canadian vessels.

A comparison between U.S. and Canadian regulations for tugs is very interesting. Rather than go on about it, which we could do for hours, I would urge you to try to obtain the study that was carried out this year in Ottawa by Transport Canada. Unofficially I understand the results of that study support what our industry has been saying for the last 10 years.

**Senator Adams:** Do your members service the area around the Mackenzie Delta and along the Beaufort Sea up to Alaska, or is it mostly serviced by the American industry?

**Mr. Woodward:** Under the Jones Act, we cannot work from two ports in Alaska. There has been the odd occasion where a company has been contracted by NTCL, for instance, to take cargo down the river, out through the Beaufort Sea and into the north slope, but the exemptions for such work are few and far between, just as the exemptions for Americans working in Canada are not numerous.

**Senator Lawson:** Are labour relations in your industry governed by the federal or provincial Labour Code?

**Mr. Woodward:** Federal.

**Senator Lawson:** Has your industry ever challenged the provincial government over the fact that the federal government has exclusive jurisdiction over your industry and they have no right to interfere?

**Mr. Cooper:** Regarding all the regulatory issues we have been discussing?

**Senator Lawson:** Yes.

**Mr. Cooper:** I think that came through loud and clear, but they proceeded anyway.

Les Américains ont une limite de 300 tonnes. Ils ont des problèmes, mais la réglementation est beaucoup moins lourde qu'au Canada. L'American Waterways Organization envisage d'imposer des normes minimales à ses remorqueurs, telles que l'existence de cartes et de compas à bord. C'était la cause des accidents sur le Mississippi. L'American Waterways Organization veut faire cela par elle-même plutôt que d'y être contrainte par un règlement. Évidemment, chaque fois qu'il y a un accident aux États-Unis, toutes sortes de pressions s'exercent en faveur d'une réglementation plus serrée, mais dans l'ensemble le niveau de la réglementation y est très inférieur au nôtre.

**Le sénateur Adams:** Les Américains ne sont pas des concurrents dans les régions que vous desservez. Comme vous le dites, vous êtes soumis à une réglementation stricte et non les Américains, mais ils ne concurrencent pas les barges, surtout pas sur la côte ouest. Est-ce que la région proche de l'Alaska, la côte nord et la mer de Beaufort font partie aussi de votre territoire?

**M. Woodward:** La Northern Transportation Company Limited est membre du Council of Marine Carriers et elle travaille depuis peu sur la côte nord. Elle a eu très peu de possibilités d'y travailler, en partie à cause des contraintes relatives aux équipages sur les navires canadiens.

La comparaison entre les règlements américains et canadiens régissant les remorqueurs est très intéressante. Au lieu de vous en parler longuement, ce que je pourrais faire pendant des heures, je vous invite à essayer d'obtenir l'étude menée cette année par Transports Canada à Ottawa. D'après ce que j'ai entendu officieusement, les résultats de cette étude confirment ce que nous disons depuis dix ans.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que vos membres desservent la région autour du Delta du Mackenzie et le long de la mer de Beaufort jusqu'en Alaska, ou bien la région est-elle desservie surtout par les Américains?

**M. Woodward:** Aux termes du Jones Act, nous ne pouvons exercer notre activité dans deux ports de l'Alaska. Il est arrivé, à l'occasion, qu'une société soit engagée en sous-traitance par NTCL, par exemple, pour transporter du fret en descendant le fleuve et à travers la mer de Beaufort jusqu'à la côte nord, mais ces exemptions sont très rares, tout comme les exemptions accordées aux Américains pour travailler au Canada sont peu nombreuses.

**Le sénateur Lawson:** Est-ce que les relations de travail dans votre secteur sont régies par le Code du travail fédéral ou bien par le code provincial?

**M. Woodward:** Le code fédéral.

**Le sénateur Lawson:** Votre industrie a-t-elle jamais opposé au gouvernement provincial le fait que le gouvernement fédéral a compétence exclusive sur votre secteur et que la province n'a donc pas le droit de s'ingérer?

**M. Cooper:** Au sujet de toutes les questions réglementaires dont nous discutons?

**Le sénateur Lawson:** Oui.

**M. Cooper:** Je pense que le message est passé très clairement, mais la province n'en a tenu aucun compte.

**Senator Lawson:** Perhaps you need to make your challenge stronger. Clearly your industry, which involves shipping, is governed under the federal code.

**Mr. Cooper:** That is the point we made, but they carried on anyway.

**Senator Lawson:** There was a similar attempt in New York in the early days too. Sometimes you have to say no. The provincial government seems to be trying to push you around, and perhaps you have to push back. You may need to institute a court challenge and pursue it all the way to the Supreme Court. There is really no issue that your industry falls under the federal code and federal jurisdiction. That issue has been decided many times.

**Mr. Woodward:** All we can say, Senator Lawson, is that we have to deal with individual ministers and sometimes certain ministers can make it tough.

**Senator Lawson:** Yes.

**The Chairman:** There is a lesson, gentlemen, in the *Irving Whale* situation that supports many of the things you have been saying this afternoon.

**Senator Lawson:** As far as the *Irving Whale* is concerned, I think that the whole world, especially Canadians, should recognize the greatness of the achievement of picking it up from the ocean floor and taking it back to Halifax. It is a monumental achievement.

**The Chairman:** Even more monumental is the fact that it sat on the ocean bed for 29 years and did not break up.

**Senator Lawson:** The fact that it not break up when it was raised is another major achievement.

**The Chairman:** I know if Mr. Irving were here he would find some way to make sure that the record was clear that the Irvings had wonderful reputation for great success with building ships and barges. They built a barge that worked, and he would give not a whisker's damn about the federal regulation.

**Mr. Woodward:** Most of their equipment was designed in British Columbia.

**The Chairman:** I wanted to give you one last opportunity to get your oar in. I knew you would know exactly where I was leading.

Thank you very much. It is a pleasure to have run across you again, gentlemen.

We welcome our next witness, Mr. William H. Martin. We invite you to make your presentation, and then we will proceed with questions.

**Mr. William H. Martin, Vice-President, Safety and Standards, British Columbia Ferry Corporation:** Honourable senators, we appreciate the opportunity to appear before this committee because transportation safety obviously is a subject in which we are vitally interested.

**Le sénateur Lawson:** Peut-être devriez-vous contester plus fort. À l'évidence, votre secteur, celui du transport maritime, est régi par le code fédéral.

**M. Cooper:** C'est ce que nous avons fait valoir, mais la province est passée outre.

**Le sénateur Lawson:** Il y a eu une tentative similaire à New York il y a longtemps de cela. Parfois, il faut savoir dire non. Le gouvernement provincial semble vouloir vous bousculer, et peut être devrez vous bousculer en retour. Vous devrez peut-être lancer une contestation judiciaire et monter jusqu'en Cour suprême. Mais il ne fait réellement aucun doute que votre secteur relève du code fédéral et de la compétence fédérale. Une longue jurisprudence le confirme.

**M. Woodward:** Tout ce que nous pouvons dire, sénateur Lawson, c'est que nous avons affaire à des ministres individuels et, parfois, certains ministres peuvent vous compliquer la vie.

**Le sénateur Lawson:** Oui.

**Le président:** Messieurs, il y a une leçon à tirer de l'épisode *Irving Whale* qui confirme bon nombre des choses que vous avez dites cet après-midi.

**Le sénateur Lawson:** Pour ce qui est de l'*Irving Whale*, je pense que le monde entier, et surtout les Canadiens, doit reconnaître l'exploit extraordinaire que représente le fait de l'avoir récupéré au fond de l'océan et de l'avoir ramené à Halifax. C'est un exploit monumental.

**Le président:** Ce qui est encore plus monumental, c'est qu'il ait pu rester au fond de l'océan pendant 29 ans sans rompre.

**Le sénateur Lawson:** Le fait qu'il ne se soit pas rompu pendant le renflouement est un autre grand exploit.

**Le président:** Je sais que si M. Irving était ici, il trouverait moyen de souligner la merveilleuse réputation des Irvings pour la qualité des barges et navires qu'ils construisaient. Ils ont construit une barge increvable et ils se souciaient comme d'une guigne de la réglementation fédérale.

**M. Woodward:** La plupart de leurs navires étaient conçus en Colombie-Britannique.

**Le président:** Je voulais vous donner une dernière occasion de tremper votre aviron. Je savais que vous verriez ce que je voulais vous faire dire.

Merci beaucoup. Cela a été un plaisir que de vous revoir, messieurs.

Nous accueillons notre prochain témoin, M. William H. Martin. Nous vous invitons à faire votre exposé et nous vous poserons ensuite des questions.

**M. William H. Martin, vice-président, Sécurité et normes, British Columbia Ferry Corporation:** Honorables sénateurs, nous vous sommes reconnaissants de l'occasion qui nous est ici donnée de comparaître devant le comité, car la sécurité des transports est bien évidemment un sujet qui nous intéresse de très près.



Our president and CEO, Mr. Frank Rhodes, has asked me to apologize for his absence. The Ferry Corporation, along with the rest of the provincial government, is in the throes of budget cutting and downsizing and it is essential that he stick close to head office at this time.

The British Columbia Ferry Corporation is the largest ferry company in North America. We have 40 vessels serving 29 different routes, and we carry more than 21 million passenger per year. We have over \$630 million in fixed assets, and we operate with an annual budget in excess of \$300 million.

In the 1995-96 fiscal year our total revenue intake was \$313.5 million. Of that amount, \$9.4 million was from tourists from outside the continent, mainly from Asia but also from Europe, and \$18.8 million was from tourists from the United States. That is a total of approximately \$28 million that was pumped into the B.C. and Canadian economy which arguably would not have been come in if the B.C. ferries had not been around.

As operators in the marine industry our comments are confined to safety issues within that mode. I did catch the tail end of the presentation of my colleague Peter Woodward. I may be repeating some of what he said, but it is worth doing so to emphasize that the industry as a whole is largely of the same opinion.

Although we are going to discuss the marine mode, regulations affecting other industries, such as the increase in the allowable load limits for the trucking industry, for example, can have an effect on our business. Some of the corporation's ramps are quite old and were not engineered to withstand those heavier loads, and that has led to a demand for expensive upgrading from the trucking industry. Some of our smaller terminals are being upgraded at this time.

B.C. Ferry Corporation, as an owner and operator of ships, is subject to regulation by Transport Canada. As a provincial Crown corporation, however, the ferry company is subject to the provisions of the British Columbia Labour Code, which is administered by the Workers' Compensation Board of B.C., rather than being subject to the Canada Labour Code, as are most other shipping companies.

With regard to contact with federal agencies, the greatest impact on our activities comes from the activities of the surveyors of Transport Canada's Ship Safety Branch, and from the Coast Guard, which is responsible for the provision of aids to navigation, vessel traffic management systems, search and rescue, and overall control of the pollution clean-up regime.

Up until now, the B.C. Ferry Corporation was subsidized by the provincial government. However, from a high of \$58 million in 1988, that subsidy has been reduced to \$4 million in this fiscal

Notre président-directeur général, M. Frank Rhodes, m'a demandé de m'excuser auprès de vous en son nom. La Ferry Corporation, ainsi que l'ensemble du gouvernement provincial et de ses organes, sont aux prises avec des compressions budgétaires et d'effectifs d'envergure, et il est important qu'il reste, pour l'heure, tout près de l'administration centrale.

La British Columbia Ferry Corporation est la plus grosse compagnie de traversiers en Amérique du Nord. Nous avons 40 navires qui assurent 29 trajets différents, et nous transportons chaque année plus de 21 millions de passagers. Nous avons des immobilisations d'une valeur de plus de 630 millions de dollars et notre budget d'exploitation annuel dépasse les 300 millions de dollars.

Pour l'exercice financier 1995-1996, nos revenus totaux se sont chiffrés à 313,5 millions de dollars. De ce total, 9,4 millions de dollars ont été versés par des touristes de l'extérieur du continent, notamment d'Asie, mais également d'Europe, et 18,8 millions de dollars par des touristes américains. Quelque 28 millions de dollars ont donc été versés à l'économie de la Colombie-Britannique et du Canada, argent qui ne serait sans doute pas venu si ce n'avait été la B.C. Ferries.

En tant qu'exploitants dans le secteur maritime, nos observations se limiteront aux questions relatives à la sécurité qui concernent ce mode. J'ai entendu la toute fin de la présentation de mon collègue, Peter Woodward. Je vais peut-être répéter certains des propos qu'il a tenus, mais cela est utile pour faire ressortir que l'industrie dans son ensemble est dans une très large mesure du même avis.

Même si nous allons traiter du transport par eau, les règlements touchant les autres secteurs, comme par exemple l'augmentation des limites de charge admissible pour le camionnage, vont avoir une incidence sur nos activités. Certaines des rampes de notre société sont très anciennes et n'ont pas été conçues en fonction de ces charges plus lourdes, et cela a amené une demande, de la part du secteur du camionnage, de travaux d'amélioration fort coûteux. Certains de nos plus petits terminaux sont en train d'être améliorés alors même que nous parlons.

La B.C. Ferry Corporation, en tant que propriétaire et exploitant de navires, est assujettie aux règlements de Transports Canada. Cependant, en tant que société d'État provinciale, nous sommes assujettis aux dispositions du Code du travail de la Colombie-Britannique, qui est administré par la Commission des accidents du travail de la Colombie-Britannique, et non pas au Code canadien du travail, contrairement à la plupart des autres compagnies de transport maritime.

En ce qui concerne le contact avec les organismes fédéraux, ce qui a le plus d'incidence sur nos activités ce sont celles des vérificateurs de la Direction de la sécurité des navires de Transports Canada, et de la Garde côtière, qui est responsable de la fourniture des aides à la navigation, des systèmes de contrôle de la circulation maritime, des activités de recherche et de sauvetage, et du contrôle de la dépollution.

Jusqu'ici, la B.C. Ferry Corporation a toujours été subventionnée par le gouvernement provincial. Cependant, la subvention, qui a atteint son sommet, à 58 millions de dollars, en 1988, est passée

year and will disappear altogether in the next fiscal year. At the same time, we are faced with replacing aging assets and the requirement that we fund all our capital expenditures from revenue. Up until two years ago, all our assets were provided free by the taxpayer, including, for example, our two "Spirit" class ferries. I say this to demonstrate that B.C. Ferry Corporation is moving closer to becoming a commercial operation, despite the requirement that it must reflect provincial government social policy in its operations. We do run many routes which are not profitable but which are thought desirable as a social service to the people of British Columbia. Therefore, any demands placed on the corporation through increases in the regulatory burden will receive close scrutiny. We do, however, make the commitment that safety is our top priority and we fully intend to honour that.

As is the case with the Council of Marine Carriers, our formal contact with the federal bureaucracy is mainly through the Canadian Maritime Advisory Council, CMAC. I am also a member of the Canadian delegation to the International Maritime Organization. That delegation is headed up by the Ship Safety Branch. We do have some input to the Marine Advisory Board, but we feel that the membership of that board is much too restricted and does not adequately represent all industry interests. I will add, however, that ministers Mifflin and Anderson have generally made themselves available to discuss things with the industry. In the last two to three years we have been able to see both of those ministers almost whenever we wanted, which is very refreshing.

Moving on to the questions the committee wanted to discuss, I can say that there has not been a great deal of deregulation in the marine industry. In fact, the opposite may be said to be true. There has been, as Mr. Woodward has stated, an attempt at regulatory reform. However, the only thing that accomplished was the consolidation of a large number of regulations into a smaller number. The regulatory burden continues to increase, with the resultant increase in cost to the industry.

One example is the overly onerous requirements of the new crewing and certification regulations. These were actually designed for ships which spend considerable periods of time at sea away from immediate help, and they ignore the unique conditions under which the ferry fleet, and to some extent the tow boat fleet, operate.

To give you one example of the impracticality of the regulations, the current regulation states that all marine engineers must be provided with training on a diesel engine simulator by February of next year. There is one simulator in British Columbia at the Pacific Maritime Training Campus of BCIT, which handles about 50 candidates a year. B.C. Ferry Corporation has 350 marine engineers, and there are over 1,000 on the coast in

à 4 millions de dollars cette année et disparaîtra complètement pour le prochain exercice financier. En même temps, nous nous voyons obligés de remplacer des avoirs vieillissants et de financer toutes nos immobilisations à même nos revenus. Jusqu'à il y a deux ans, tous nos avoirs étaient fournis gratuitement par le contribuable, y compris, par exemple, nos deux traversiers de classe «Spirit». Si je dis cela, c'est pour montrer que la B.C. Ferry Corporation tend de plus en plus à devenir une société commerciale, en dépit de l'exigence voulant qu'elle reflète les politiques sociales du gouvernement provincial dans le cadre de ses activités. Nous assurons en effet de nombreux trajets qui ne sont pas rentables, mais qui sont jugés souhaitables, en tant que service social rendu aux résidents de la Colombie-Britannique. Cela étant, toute exigence imposée à la société par le biais d'un alourdissement du fardeau de réglementation sera examinée de très près. Nous nous engageons néanmoins à faire de la sécurité notre toute première priorité, et nous comptons pleinement honorer cet engagement.

Comme c'est le cas avec le Council of Marine Carriers, notre contact officiel avec la bureaucratie fédérale se fait principalement par le biais du Conseil consultatif maritime canadien, ou CCMC. Je suis également membre de la délégation canadienne auprès de l'Organisation maritime internationale. Cette délégation est dirigée par la Direction de la sécurité des navires. Nous participons au Conseil consultatif du transport maritime, mais nous estimons que l'appartenance à ce conseil est beaucoup trop limitée et que sa composition ne représente pas de façon satisfaisante tous les intérêts au sein de l'industrie. J'ajouterais néanmoins que les ministres Mifflin et Anderson se sont dans l'ensemble rendus disponibles pour discuter avec l'industrie. Au cours des deux ou trois dernières années, nous avons pu rencontrer ces deux ministres presque chaque fois que nous l'avons voulu, ce que nous trouvons très réconfortant.

Passant maintenant aux questions dont voulait discuter le comité, je peux dire qu'il n'y a pas eu beaucoup de déréglementation au sein du secteur maritime. En fait, c'est sans doute tout le contraire. Comme l'a dit M. Woodward, il y a eu une tentative de réforme de la réglementation. Cependant, cela n'aura abouti qu'à la consolidation d'un grand nombre de règlements en un nombre plus petit. Le fardeau réglementaire continue de s'alourdir, avec les augmentations de coûts correspondantes pour l'industrie.

Un exemple serait les exigences beaucoup trop onéreuses imposées par la nouvelle réglementation en matière de besoins en membres d'équipage et d'accréditation. Ces règles avaient en fait été conçues pour des navires qui passent de longues périodes de temps en pleine mer, très loin de toute aide immédiate, et ne tiennent pas du tout compte des conditions tout à fait uniques dans lesquelles fonctionnent la flotte de traversiers et, dans une certaine mesure, la flotte de remorqueurs-pousseurs.

Pour illustrer à quel point les règlements sont peu pratiques, je vous dirais que l'actuelle règle dit que tous les ingénieurs navals doivent suivre une formation avec un simulateur de moteur diesel d'ici le mois de février prochain. Il y a en Colombie-Britannique un seul simulateur, au Pacific Maritime Training Campus de BCIT, qui encadre environ 50 candidats par an. La B.C. Ferry Corporation compte 350 ingénieurs navals, et il y en a plus de



total, so it would take about 20 years to process all the existing staff, never mind the new people coming along. It is totally impractical and it is frustrating that the Ship Safety Branch does not seem to realize that.

**The Chairman:** Is that somewhat similar to the facility at Memorial University?

**Mr. Martin:** Memorial University has a bridge simulator and a diesel engine simulator. It is actually a simulator of the control board of an engine room, so that catastrophic engine failures can be simulated to observe how people deal with them.

We are certainly not opposed to the simulator training. What concerns us is the practicality of moving people through the training due to the lack of simulators and resources on the coast.

The Ship Safety Branch, especially in recent years, has had a much improved record of consulting with industry before imposing rules which arise from the application of the International Maritime Organization regulations. There had been a tendency to impose IMO regulations wholesale on the domestic fleet despite the fact that these regulations were intended for deep sea ships, of which Canada has relatively few. That approach is now changing, and industry, especially the domestic ferry industry for which I speak, has established an excellent consultative relationship with the regulators.

Regulations should only be imposed when there is a demonstrated need for the rule. Treasury Board of Canada has a regulatory policy — a copy of which is attached to our brief for ease of reference — which dictates exactly how the regulatory process should proceed. We recommend that these guidelines be reviewed by Transport Canada and strictly applied before new regulations are introduced.

I spent 20 years in the federal government with Coast Guard and I found it very difficult to ignore Treasury Board. How the Ship Safety Branch has done so, I am not sure. I do admire them for it.

I should like to say a few words about the effect on safety of government cutbacks. The main areas where government cutbacks have had an effect are with regard to the Ship Safety Branch and Coast Guard services.

As a general policy, B.C. Ferry Corporation welcomes a third-party overview of its operations. Because we are in the business of carrying passengers, we feel we owe a much higher duty of care to our customers. At any one time on our major vessels, we can carry more than 2,000 people of many different nationalities. Safety is always foremost in our mind. We would like that third-party to be a government agency. There is some question as to how that monitoring should take place. At present, it is done through the Ship Safety Branch of Transport Canada.

1 000 pour la côte tout entière, alors il faudrait près de 20 ans pour s'occuper de tout le personnel existant, sans parler des nouvelles recrues. Il est tout à fait peu pratique et frustrant que la Direction de la sécurité des navires ne se rende pas compte de cela.

**Le président:** Cela ressemble-t-il aux installations de l'Université Memorial?

**M. Martin:** L'université Memorial a un simulateur de pont et un simulateur de moteur diesel. Il s'agit en fait d'un simulateur de tableau de commande d'une salle des machines, qui permet de simuler des pannes catastrophiques, dans le but d'observer les réactions des gens.

Nous ne nous opposons aucunement à la formation avec utilisation de simulateurs. Ce qui nous préoccupe c'est la réalisation pratique de la formation, faute des simulateurs et des ressources nécessaires le long de la côte.

La Direction de la sécurité des navires a, surtout au cours des dernières années, amélioré de beaucoup son dossier en matière de consultation de l'industrie avant l'imposition de règles découlant de l'application de la réglementation émanant de l'Organisation maritime internationale. Il y avait eu une tendance voulant que l'on impose systématiquement toute la réglementation de l'OMI à la flotte nationale, en dépit du fait que cette réglementation vise les navires hauturiers, dont le Canada n'a que très peu. Cette approche est en train d'être changée, et l'industrie, tout particulièrement celle des traversiers pour le compte de laquelle je vous parle aujourd'hui, a établi une excellente relation, fondée sur la consultation, avec les responsables de la réglementation.

Des règlements ne devraient être imposés que lorsqu'il en existe un besoin manifeste. Le Conseil du Trésor du Canada a une politique de réglementation — dont une copie a été jointe à notre mémoire, en vue de vous faciliter le travail — qui dicte très précisément comment le processus de réglementation doit se faire. Nous recommandons que ces lignes directrices soient examinées par Transports Canada et appliquées de la façon la plus stricte possible avant l'adoption de nouveaux règlements.

J'ai passé 20 ans au gouvernement fédéral avec la Garde côtière et j'ai trouvé très difficile d'ignorer le Conseil du Trésor. J'ignore comment la Direction de la sécurité des navires a pu y parvenir. Elle a, à cet égard, toute mon admiration.

J'aimerais maintenant dire quelques mots au sujet de l'effet des compressions gouvernementales sur la sécurité. Les coupures budgétaires ont principalement frappé la Direction de la sécurité des navires et les services de la Garde côtière.

De façon générale, la B.C. Ferry Corporation est favorable à l'examen de ses opérations par un tiers. Parce que nous nous occupons de transporter des passagers, nous avons le sentiment d'avoir un bien plus grand devoir de diligence envers nos clients. Nous pouvons à tout moment transporter à bord de nos gros navires plus de 2 000 personnes de toutes sortes de nationalités différentes. La sécurité est toujours au premier plan dans notre esprit. Nous aimerions que ce tiers qui contrôle nos opérations soit un organisme gouvernemental. Reste la question de savoir comment ce contrôle doit être effectué. À l'heure actuelle, ce travail revient à la Direction de la sécurité des navires de Transports Canada.

While the Ship Safety Branch has risen to the challenge of government cutbacks, and we have not seen any damaging effects on the branch as yet, there is some concern over its future. If we are going to be monitored by a government agency, we want that agency to be staffed by competent, skilled professionals. As some of the skilled professionals who are currently on the staff of the Ship Safety Branch retire, the wage freezes in the public service are making it difficult to recruit competent replacements. This causes us some concern, because if we are to be monitored, we want to be monitored by our peers.

The industry is maturing and we submit that the Ship Safety Branch must consult with industry as to how monitoring will be carried out in future. There is still too much duplication of effort. Let me use as an example something Mr. Woodward referred to earlier. In many cases, classification societies carry out design checks and calculations for new ship construction. The Ship Safety Branch often duplicates this effort, which is a waste of time and money.

With the introduction of the International Safety Management Code, the marine equivalent of ISO, we are capable of carrying out self-inspection to a great extent. Where a responsible operator such as B.C. Ferry Corporation adopts the code, and a third-party certifies the company, then we feel that that company could be permitted a greater degree of self-inspection with spot checking by the regulatory agency. This would free up scarce Ship Safety Branch resources to concentrate on areas where greater problems exist.

Cutbacks to the Coast Guard have not had much of an impact on the corporation. This is mainly because our vessels are well built, they are staffed by competent crews and they operate on well-established routes. Our crews are very familiar with the routes, so reductions in navigation aids do not have a serious impact on us.

There has been an increase in the number of occasions on which our ferries have been requested to assist other vessels in distress. We have not firmly established that this is a direct result of cutbacks to the search and rescue service, although we suspect that it is, and we will be monitoring this very closely in the near future.

**The Chairman:** You are not suggesting that you object to that, are you?

**Mr. Martin:** Not in the slightest, sir, but if we are going to be a recognized part of the search and rescue organization, then we may have to provide better training. Distress situations generally occur in bad weather, and if someone is to be sent away in a rescue boat, he or she should be trained to do that sort of work. It is not a concern; it is a comment.

Bien que cette direction se soit bien débrouillée face aux compressions imposées par le gouvernement et que nous n'ayons encore constaté aucun effet dommageable de celles-ci en son sein, nous croyons qu'il y a lieu de s'inquiéter pour l'avenir. Si nous allons être surveillés par un organisme gouvernemental, alors nous tenons à ce que celui-ci compte des professionnels compétents et talentueux. Au fur et à mesure que certains de ces professionnels compétents qui travaillent à la Direction de la sécurité des navires vont prendre leur retraite, le gel des salaires imposé à l'ensemble de la fonction publique sera tel qu'il sera difficile de recruter des remplaçants compétents. Cela nous préoccupe, car si nous devons être surveillés, nous tenons à ce que cette surveillance soit assurée par des pairs.

L'industrie est en train de mûrir, et nous vous soumettons que la Direction de la sécurité des navires doit consulter l'industrie sur la façon d'exécuter son travail de surveillance à l'avenir. Il y a toujours trop de duplication d'effort. Permettez-moi d'utiliser, en guise d'exemple, une chose qu'a évoquée M. Woodward tout à l'heure. Dans de nombreux cas, des sociétés de classification font des vérifications de la conception et des calculs pour la construction de nouveaux navires. Souvent, la Direction de la sécurité des navires refait le même travail, ce qui est un gaspillage de temps et d'argent.

Avec l'introduction du Code international de gestion de la sécurité, qui est l'équivalent maritime des normes ISO, nous sommes dans une large mesure capables d'effectuer des auto-inspections. Lorsqu'un exploitant responsable comme la B.C. Ferry Corporation adopte le code, et qu'un tiers donne sa certification, alors nous estimons que la société devrait se voir autorisée à faire davantage d'auto-inspections, des vérifications ponctuelles étant effectuées par l'organisme de réglementation. Cela libérerait les rares ressources dont dispose la Direction de la sécurité des navires pour que celles-ci puissent être concentrées là où des problèmes existent.

Les coupures imposées à la Garde côtière n'ont pas eu une très grande incidence sur notre société. Cela est principalement dû au fait que nos navires sont bien construits, comptent des équipages compétents et assurent des liaisons bien établies. Nos équipages connaissent très bien les trajets, et les réductions du côté des aides à la navigation n'ont de ce fait pas une très forte incidence sur nous.

Il y a eu une multiplication des occasions où nos traversiers ont été sollicités de venir en aide à d'autres navires en détresse. Nous n'avons pas établi clairement si cela résulte directement de compressions au niveau des services de recherche et de sauvetage, bien que nous devinions que ce soit là l'explication, mais nous allons surveiller cela de très près à l'avenir.

**Le président:** Vous n'entendez tout de même pas par là que vous vous y opposez, n'est-ce pas?

**M. Martin:** Pas du tout, monsieur, mais si nous allons être un élément reconnu du système de recherche et de sauvetage, alors il nous faudra peut-être assurer une meilleure formation. Les situations de détresse surviennent en règle générale par mauvais temps, et si une personne doit être expédiée en vedette de sauvetage, alors elle devrait avoir la formation requise pour faire



Our summary comment is that the Treasury Board regulatory policy should be used as a basis for justifying any further regulation of the marine industry and, if possible, current regulations should be reviewed against the criteria outlined in the policy and maintained or abolished in accordance with those criteria.

Taking into account modern developments in safety management, such as the ISM code, the relationship between the Ship Safety Branch and the marine industry should be examined to determine to what extent self-inspection is possible and practical, and the role of Ship Safety Branch should be defined and the necessary changes made in classification, or through some other avenue, to ensure that sufficient compensation is paid to Ship Safety Branch surveyors to attract those with the necessary level of competence and expertise.

With regard to the monitoring of safety, that has already been pretty well described. It is done by Ship Safety Branch. We have no further comment on that.

My next topic is spot checks by industry. To date, the marine industry has been heavily regulated and the inspections have inevitably been carried out by federal government staff. We have our own internal safety monitoring and auditing program, but we have not attempted to use this as a substitute for Ship Safety Branch inspection. However, we feel that the use of a Ship Safety Branch regime should be seriously discussed. We think we are now in a position where we can start on that.

I have a few comments on the effectiveness of safety enforcement. Currently, enforcement of safety regulations involves a "snapshot" approach. The vessel was safe at the time it was inspected, and it is up to the company to maintain that level of safety. So the maintenance of safety is left to the initiative of the operator. With the decision to adopt the ISM code, there is a case to be made for an ongoing program of self-inspection, reinforced by spot checks by the regulatory agency.

With regard to the transportation of dangerous goods, the regulations concerning this issue do not pose too many problems for B.C. Ferry Corporation. We do have regular dangerous-goods sailings on which no passengers are permitted aboard.

A minor irritant is the fact that the requirements governing the carriage of dangerous goods by road and those governing carriage by sea are slightly different. There is a difference in the placarding, but we feel that could be resolved and rationalized with very little effort. It is not a major concern.

ce genre de travail. Ce n'est pas une préoccupation, c'est une simple observation.

En résumé, nous pensons que la politique de réglementation du Conseil du Trésor devrait servir de base pour justifier toute réglementation future du secteur maritime et que, si possible, les règlements en vigueur devraient être examinés par rapport aux critères esquissés dans la politique et être maintenus ou abolis en conséquence.

Étant donné l'évolution de la gestion de la sécurité, et je songe notamment au Code international de gestion de la sécurité, les relations entre la Direction de la sécurité des navires et le secteur du transport maritime devraient être examinées en vue de déterminer dans quelle mesure l'auto-inspection est possible et pratique, et le rôle de la Direction de la sécurité des navires devrait être défini et les changements qui s'imposent apportés à la classification ou autre, pour veiller à ce qu'une rémunération suffisante soit versée aux évaluateurs de la Direction de la sécurité des navires, ce, afin d'attirer des éléments qui aient les compétences et les connaissances requises.

En ce qui concerne le contrôle de la sécurité, cet aspect-là a déjà été assez bien décrit. Ce travail revient à la Direction de la sécurité des navires. Nous n'avons rien à ajouter à ce propos.

Le sujet auquel j'aimerais maintenant passer est celui des vérifications ponctuelles effectuées par l'industrie. À ce jour, l'industrie maritime a été très fortement réglementée et les inspections ont systématiquement été faites par des fonctionnaires fédéraux. Nous avons notre propre programme interne de contrôle et de vérification de la sécurité, mais nous n'avons pas tenté de l'utiliser en guise de remplacement des inspections effectuées par la Direction de la sécurité des navires. Nous croyons cependant qu'il conviendrait de discuter sérieusement de l'utilisation d'un régime de la Direction de la sécurité des navires. Nous pensons être aujourd'hui en mesure d'envisager cela.

J'aurai quelques commentaires à faire au sujet de l'efficacité de l'exécution des règles en matière de sécurité. À l'heure actuelle, l'exécution de ces règles s'appuie sur une démarche de type «cliché». Le navire était sûr au moment de son inspection, et il incombe à la compagnie de maintenir son niveau de sécurité. Le maintien de la sécurité relève donc de l'initiative de l'exploitant. Avec la décision d'adopter le Code international de gestion de la sécurité, il y aurait peut-être lieu d'avoir un programme permanent d'auto-inspection, renforcé par des vérifications ponctuelles effectuées par l'organisme de réglementation.

En ce qui concerne le transport de produits dangereux, les règlements ne posent pas trop de problèmes à la B.C. Ferry Corporation. Nous assurons régulièrement des transports de marchandises dangereuses par navire, mais aucun passager n'est alors accueilli à bord.

Un irritant mineur est le fait que les exigences régissant le transport routier de produits dangereux et celles visant le transport par eau soient légèrement différentes. Il y a une différence du côté de la pose de plaques, mais nous pensons que cela pourrait être résolu et rationalisé sans trop d'efforts. Il ne s'agit pas d'un gros problème.

That covers the issues which the B.C. Ferry Corporation wishes to place before you. I am at your disposal, if you have any questions.

**Senator Lawson:** I am recalling your opening comments and thinking back to when the B.C. Ferry Corporation was first put together by Premier Bennett and it had its first labour shutdown. As I recall, Senator Perrault was the leader of the provincial Liberal Party at that time. I was summoned to Victoria by Premier Bennett to discuss the situation. I said, "I understand you want to talk about this strike you are having." He said, "No, we don't have a strike. They don't have a right to strike." I said, "Let me rephrase that. I understand you want to talk about the mutiny you are having." He said, "Yes, I will accept that. We will talk about the mutiny. How do you propose we deal with it?" I said, "You can't make them walk the plank like they did in the old days; there are too many of them."

I think back on those days and then listen to you speak of 40 vessels and 29 different routes and 21 million passengers. As the teens would say, "You've come a long way, baby." Great progress.

**Mr. Martin:** We are in the middle of collective bargaining at the moment, so we may have a mutiny just before Christmas.

**Senator Lawson:** It would be an official strike?

**Mr. Martin:** That is correct.

**Senator Lawson:** They now have bargaining rights. They did not then.

**Senator Perrault:** Will there be a fare increase to meet your targets next year?

**Mr. Martin:** We are in a quandary. The instructions from the provincial government are that we are not to reduce services, we are not to lay anyone off, we do not get a tariff increase, our subsidy is disappearing, and we are to continue building new ships and facilities. The bottom line does not compute. I do not see any alternative to a tariff increase in the new year, but that is my personal opinion. It is not the official policy of B.C. Ferry Corporation.

**Senator Adams:** You mentioned Coast Guard cutbacks and your concern about accidents. If a ferry needed assistance, how many hours would it take for someone to arrive?

**Mr. Martin:** In the southern part of British Columbia it is not a problem because when you are aboard any B.C. ferry, you can look around and generally see about three other B.C. ferries within sight. None of them is more than approximately 30 minutes from the nearest terminal. As long as the engines are still running, they can get to the terminal. If not, in the southern region, there are always many other ships around.

Cela résume les questions que la B.C. Ferry Corporation avait voulu soulever auprès de vous. Je suis maintenant à votre disposition pour répondre aux questions que vous voudrez me poser.

**Le sénateur Lawson:** Je songe à vos déclarations liminaires et à l'époque de la création de la B.C. Ferry Corporation par le premier ministre de la province, M. Bennett, et à son premier arrêt de travail. Si je me souviens bien, c'est le sénateur Perrault qui était à l'époque le chef du Parti libéral provincial. J'avais été convoqué à Victoria par M. Bennett pour discuter de la situation. Je lui avais dit: «Si j'ai bien compris, vous voulez parler de cette grève chez vous». Il a répondu: «Non, nous n'avons pas de grève. Ils n'ont pas le droit de faire la grève». Je lui ai alors dit: «Permettez-moi de reformuler cela. Si j'ai bien compris, vous voulez parler de la mutinerie chez vous». Il a répondu: «Oui, je veux bien accepter cette formulation. Nous discuterons de la mutinerie. Que proposeriez-vous que nous fassions?» J'ai répondu: «Vous ne pouvez pas leur faire subir le supplice de la planche, comme autrefois; ils sont beaucoup trop nombreux.»

Je repense à cette époque, puis je vous entends parler de 40 navires, de 29 trajets différents et de 21 millions de passagers. Comme diraient les jeunes, «vous avez fait bien du chemin, les gars». Des progrès formidables.

**M. Martin:** Nous sommes à l'heure actuelle en pleine négociation collective, alors nous aurons peut-être une mutinerie juste avant Noël.

**Le sénateur Lawson:** Ce serait une grève officielle?

**M. Martin:** C'est exact.

**Le sénateur Lawson:** Ils ont maintenant des droits de négociation. Ils n'en avaient pas à l'époque.

**Le sénateur Perrault:** Y aura-t-il une augmentation des tarifs pour que vous atteigniez vos objectifs l'an prochain?

**M. Martin:** Nous sommes pris dans un dilemme. Les instructions données par le gouvernement provincial sont que nous ne devons pas réduire nos services, que nous ne devons mettre personne à pied, que nous ne sommes pas autorisés à augmenter nos tarifs, que notre subvention est en train de disparaître et que nous devons continuer de construire de nouveaux navires et de nouvelles installations. Le résultat net ne colle pas. Je ne vois pas de solution autre qu'une augmentation des tarifs dans la nouvelle année, mais c'est là mon opinion personnelle. Cela ne correspond pas à la politique officielle de la B.C. Ferry Corporation.

**Le sénateur Adams:** Vous avez mentionné les compressions du côté de la Garde côtière et vos inquiétudes en ce qui concerne les accidents. Si un traversier avait besoin d'aide, combien de temps faudrait-il pour que quelqu'un arrive sur les lieux?

**M. Martin:** Dans le sud de la Colombie-Britannique, ce n'est pas un problème, car lorsque vous êtes à bord d'un traversier de la B.C. Ferry Corporation, vous pouvez regarder autour de vous et en règle générale vous apercevrez trois autres traversiers de la compagnie. Aucun d'eux ne se trouve à plus de 30 minutes environ du terminal le plus proche. Tant que leur moteur fonctionne, ils peuvent se rendre au terminal. Dans le cas



The concern would be with the northern vessels that run between Port Hardy and Prince Rupert. That is a 15-hour trip of approximately 250 miles, some of which is fairly isolated. There again, they are always fairly close to land, so one course of action would be to run the vessel aground. They are equipped with full fire-fighting systems, with life-saving gear such as life rafts and rescue boats, and the crew are all certified by the Ship Safety Branch, so we feel we could handle any normal emergency incident in a competent fashion.

**Senator Adams:** Have any arrangements been made locally if some incident were to happen close to a settlement or community?

**Mr. Martin:** We would call upon local resources, whether it was fish boats or whatever, to assist. The main thing would be to evacuate injured people to medical help, if that was available.

**Senator Adams:** You mentioned dangerous goods. I do not know how often those large transport trucks use the ferry. You stated that when a ferry carries dangerous goods there are no passengers. Do any other shipments travel on the ferries?

**Mr. Martin:** Commercial dangerous goods are identified by the trucker as he comes through the booth. As I mentioned before, we have sailings specifically for dangerous goods such as explosives, oxyacetylene equipment or large shipments of propane or gasoline.

Other dangerous goods may not be dangerous in themselves, but they would be dangerous if mixed with another type of good. For example, a bulk cargo of sulphur is no problem on its own, but is if it gets wet.

They are identified when they come through the toll booth and special arrangements are made for them on the car deck. We comply fully with Transport Canada regulations regarding the transportation of dangerous goods. In fact, we exceed them thanks to the precautions that we take.

**The Chairman:** There is one solution. We could give you a fixed link. There is a crew working right now in the eastern part of Canada. You pick out the site and we will build it.

**Mr. Martin:** The fixed link generated a great deal of interest on Vancouver Island, but the general reaction from the islanders was, "No way. We do not particularly like B.C. ferries, their fares are too high and their food is lousy, but we prefer that to a fixed link."

contraire, pour ce qui est de la région du Sud à tout le moins, il y a toujours beaucoup d'autres navires autour.

Là où il faut s'inquiéter, c'est dans le cas des navires qui sillonnent la région du Nord, entre Port Hardy et Prince Rupert. Il s'agit d'un trajet de 250 milles environ, qui demande une quinzaine d'heures, et qui passe par des endroits souvent très isolés. Là encore, l'embarcation est toujours assez près de la terre, alors une solution serait de faire échouer le bateau. Ceux-ci sont munis d'extincteurs de feu, de matériel de sauvetage, par exemple radeaux de sauvetage et navettes, et tous les membres de l'équipage sont certifiés par la Direction de la sécurité des navires, alors nous sommes confiants de pouvoir réagir de façon compétente dans le cas de tout incident d'urgence que l'on pourrait qualifier de «normal».

**Le sénateur Adams:** Des arrangements locaux ont-ils été pris en cas d'incident survenant à proximité des différents établissements et localités?

**M. Martin:** Nous ferions appel aux ressources locales, qu'il s'agisse de bateaux de pêcheur ou autres. L'important serait d'évacuer tous les blessés pour que ceux-ci obtiennent les soins médicaux requis, si ceux-là sont disponibles.

**Le sénateur Adams:** Vous avez parlé de produits dangereux. Je ne sais trop dans quelle mesure ces gros camions de transport utilisent les traversiers. Vous avez dit que lorsqu'un traversier transporte des marchandises dangereuses, il n'y a pas de passagers à bord. Y a-t-il d'autres cargaisons qui empruntent les traversiers?

**M. Martin:** Les produits commerciaux dangereux sont identifiés en tant que tels par le camionneur lorsqu'il s'arrête au kiosque. Comme je l'ai déjà dit, nous faisons des trajets pour le transport exclusif de produits dangereux tels les explosifs, le matériel de soudage oxyacétylénique ou d'importants volumes de propane ou d'essence.

D'autres produits dits dangereux ne seront pas dangereux en soi, mais le seraient s'ils étaient mélangés à certains autres produits. Par exemple, un chargement de soufre en vrac ne pose pas de problème en soi, mais devient dangereux s'il est mouillé.

Les chargements dangereux sont identifiés en tant que tels au kiosque et des arrangements spéciaux sont alors pris sur le pont-garage. Nous nous soumettons entièrement aux règlements de Transports Canada relativement au transport des produits dangereux. En fait, nous allons plus loin encore que ne l'exigent les règlements, avec toutes les précautions que nous prenons.

**Le président:** Il y a une solution. Nous pourrions vous donner un raccordement permanent. Il y a une équipe qui travaille à l'heure actuelle dans l'est du pays. Choisissez l'endroit, et nous nous occuperons de la construction.

**M. Martin:** Le raccordement permanent a suscité beaucoup d'intérêt dans l'île de Vancouver, mais la réaction générale des îliens était de dire: «Cela ne nous intéresse pas du tout. Nous n'aimons pas particulièrement les B.C. ferries, leurs tarifs sont trop élevés et la nourriture qu'ils servent à bord est médiocre, mais nous préférons encore cela à un raccordement permanent».

**The Chairman:** The safest stretch of the Trans-Canada Highway with respect to trucks has to be across the water here. Perhaps we could build a canal from Halifax to Vancouver and barge those big tractor trailers out here, and then you could take them the rest of the way.

**Mr. Martin:** We would welcome the business.

**Senator Lawson:** You mentioned replacing aging assets. Does the corporation have a public policy as to how it will replace them? Will those new ferries be made in B.C., made in Canada, or will the world marketplace dictate that policy?

**Mr. Martin:** At the moment there is a Crown corporation which is subsidized by the taxpayer. Most of our equipment is made in B.C. For example, we are building high-speed catamaran ferries. The aluminum comes from France because that is the only source of the particular grade of aluminum that we require. The engines are MTUs from Germany. However, apart from those items, the entire content is British Columbian, and that is a provincial government policy.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Martin. Your presentation was succinct and very much to the point.

Might I now call on Mr. Brian Lowes.

**Mr. Brian Lowes, Executive Director, British Columbia Safety Council:** Mr. Chairman, honourable senators, today I will be being drawing upon my 20 years' experience as a licensed driver-training instructor and driver-certification assessment officer in my comments.

The British Columbia Safety Council is a not-for-profit organization formed in 1945 for the purpose of safety education and training in this province. We are one of the largest occupational safety and health trainers in Western Canada, and have an extensive background in traffic safety. We operate a licensed driver school with more than 35 instructors who work directly with us, and we have a network of about 100 authorized delivery agencies around the province that deliver B.C. Safety Council driver-improvement programs in local communities.

Each year more than 25,000 people receive training directly or indirectly through the council or one of our authorized delivery agencies.

Our offices are in Burnaby to serve greater Vancouver. However, we also provide on-site occupational training at employers' sites and last year we visited 85 communities around the province.

The focus of my presentation today will be traffic safety, as it remains the largest challenge in safety in this province, and I suspect across the country, in terms of the number of people who are injured and killed each year.

**Le président:** Le tronçon le moins dangereux de la Transcanadienne, pour ce qui est des camions, doit être celui correspondant à la traversée. Nous pourrions peut-être construire un canal d'Halifax à Vancouver et amener les gros semi-remorques là-bas par barge, et vous vous chargeriez alors du reste du chemin.

**M. Martin:** Cela nous ferait plaisir de nous en charger.

**Le sénateur Lawson:** Vous avez fait état du remplacement des immobilisations vieillissantes. La société a-t-elle une politique publique quant à leur remplacement? Ces nouveaux traversiers seront-ils construits en Colombie-Britannique, ailleurs au Canada, ou bien est-ce le marché mondial qui dictera la politique?

**M. Martin:** À l'heure actuelle, il y a une société d'État qui est subventionnée par le contribuable. Le gros de notre matériel est construit en Colombie-Britannique. Par exemple, nous construisons des traversiers-catamarans à grande vitesse. L'aluminium nous vient de la France, car ce pays est la seule source de la qualité d'aluminium dont nous avons besoin. Les moteurs sont des MTU qui nous viennent d'Allemagne. Cependant, exception faite de ces deux éléments, le reste du contenu est britannico-colombien, et cela relève d'une politique du gouvernement provincial.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Martin. Votre présentation a été succincte et très directe.

Je donne maintenant la parole à M. Brian Lowes.

**M. Brian Lowes, directeur exécutif, British Columbia Safety Council:** Monsieur le président, honorables sénateurs, je vais aujourd'hui puiser dans mon expérience de 20 ans en tant qu'enseignant d'auto-école breveté et agent d'évaluation de l'accréditation de conducteurs.

Le British Columbia Safety Council est une organisation sans but lucratif fondée en 1945 dans le but d'offrir, à l'échelle de la province, des programmes d'éducation et de formation en sécurité. Nous sommes l'un des plus gros organismes consacrés à l'enseignement en matière de sécurité et de santé au travail de l'Ouest du pays, et nous avons une vaste expérience en matière de sécurité de la circulation. Nous avons une auto-école accréditée qui compte plus de 35 moniteurs qui travaillent directement avec nous, et un réseau d'une centaine d'agences accréditées un peu partout dans la province, et qui offrent dans diverses localités des programmes d'amélioration de la conduite de véhicules automobiles.

Chaque année, plus de 25 000 personnes reçoivent une formation directement ou indirectement du conseil ou de l'une de nos agences accréditées.

Nos bureaux situés à Burnaby servent le grand Vancouver. Nous offrons cependant également des cours de formation professionnelle sur place, chez différents employeurs, et, l'an dernier, nous nous sommes rendus dans 85 localités un peu partout dans la province.

Je vais principalement vous entretenir aujourd'hui de la sécurité routière, car cela demeure le plus gros défi en matière de sécurité dans la province, et, j'imagine, à l'échelle du pays, pour ce qui est du nombre de personnes qui sont chaque année blessées ou tuées.



Canada had its peak of fatalities back in the 1960s when there were over 6,000 individuals killed in traffic accidents each year. At that point in time B.C. had its peak of around 850. Current fatality levels have declined in last few years to approximately 3,500 across the country and 550 in B.C. These dramatic reductions in the fatality rates may make us think that we have reason to celebrate, but fatality rates are not an accurate indicator of the traffic situation. During that entire period of time when fatality rates have been going down, the accident rates have continued to rise. The number of people who have been injured and disabled in traffic accidents across the country constitute an army of walking wounded and disabled people. In this province every 12 minutes one of our citizens is injured in a traffic crash. Since I entered the room here, two people have already been injured. Roughly every 16 hours one of the citizens in this province is killed in a traffic crash. The annual cost to the citizens and the government of this province amounts to many billions of dollars, in terms of emergency response, trauma care, rehabilitation. The Insurance Corporation of British Columbia has to pay in excess of \$2 billion a year for the immediate medical treatment, rehabilitation and lost wages for traffic victims. The cost to the private sector is estimated to be about three times that, an additional \$6 billion. I would suggest to you that the cost to the individuals, in terms of reduced earning potential during the rest of their lives, probably exceeds that figure.

Obviously, the lost taxes and opportunities would make a significant contribution to reducing the financial stress on our government coffers. Reduced health expenditures for public health, emergency care, and emergency response could also provide further benefits.

There is no question that injury reductions through improved traffic safety can have an extremely strong positive spin-off, not to mention a very positive impact on family life. One of the hidden realities of traffic safety, just as it is for occupational safety, is that those individuals who suffer severe disability often also suffer marital break-up, which leads to serious consequences down the road, in terms of extreme emotional stress and economic difficulty.

We all have a stake in helping to correct this situation. Unfortunately, many of our citizens have placed excessive faith in technology to protect us from the negative effects of traffic accidents. In fact, ignorance and lack of skill in traffic are the major causes of traffic injuries and fatalities in this country. Technology is effective mainly for post-crash injury reductions and to some extent as a crash or injury-prevention mechanism, but we are many years away at this point from technology which will eliminate the major source of crashes, the driver. When we can take the driver out of the equation, we will see a massive reduction in crashes. Unfortunately, that is decades away.

C'est dans les années 60 que les chiffres de décès par suite d'accidents de la circulation ont atteint leur apogée au Canada, avec des totaux annuels de plus de 6 000. À l'époque, la Colombie-Britannique affichait elle aussi des records, le total frôlant les 850. Les décès ont reculé au cours des dernières années pour atteindre 3 500 à l'échelle nationale et 550 pour la seule province de la Colombie-Britannique. Ces réductions dramatiques nous amènent peut-être à penser que nous avons des raisons de célébrer, mais les taux de décès ne sont pas un indicateur très fiable de la situation d'ensemble de la circulation. Pendant toute la période au cours de laquelle les taux de décès ont diminué, les taux d'accidents, eux, ont continué d'augmenter. Les personnes blessées ou handicapées par suite d'accidents de la circulation à l'échelle du pays constitueraient une véritable armée d'éclopés. Dans cette province, un de nos citoyens est blessé dans un accident de la circulation toutes les 12 minutes. Depuis que je suis arrivé dans cette salle, deux personnes ont été blessées. Toutes les 16 heures, en gros, un citoyen de la province est tué dans un accident de la circulation. Le coût annuel pour les citoyens et le gouvernement de la province s'élève à plusieurs milliards de dollars, pour ce qui est des soins d'urgence, des services de traumatologie, et des services de réadaptation. L'Insurance Corporation of British Columbia débourse plus de 2 milliards de dollars par an au titre de soins médicaux immédiats, de soins de réadaptation et de pertes de revenus pour les victimes d'accidents de la circulation. Le coût pour le secteur privé a été estimé au triple de cela, soit 6 milliards de dollars. Je vous dirai que le coût pour les personnes concernées, sur le plan potentiel de rémunération diminué pour le restant de leurs jours, dépasse sans doute ce montant.

Bien sûr, les autres possibilités et impôts perdus correspondraient à une contribution importante à la réduction du stress financier de nos coffres gouvernementaux. Si le nombre d'accidents diminuait, cela s'accompagnerait d'une baisse correspondante du côté des dépenses en soins de santé publique, en soins d'urgence et en interventions d'urgence.

Il est évident qu'une réduction de l'incidence de blessures grâce à une amélioration de la sécurité routière aurait d'énormes retombées positives, sans parler de l'effet salutaire que cela aurait sur la vie familiale. L'une des réalités cachées de la sécurité routière, comme de la sécurité au travail, est que ces personnes qui sont très gravement atteintes subissent également souvent la rupture de leur mariage, ce qui amène d'autres conséquences très graves plus tard, sous forme de stress émotionnel extrême et de graves difficultés économiques.

Nous avons tous intérêt à favoriser un rétablissement de la situation. Malheureusement, nombre de citoyens s'en sont trop remis à la technologie pour nous protéger des effets néfastes des accidents de la route. En fait, l'ignorance et de mauvaises aptitudes de conducteur sont les principales causes des blessures et des décès par suite d'accidents de la circulation au Canada. La technologie est utile surtout en matière de réduction des blessures post-accidents et, dans une certaine mesure, en tant que mécanisme de prévention d'accidents ou de blessures, mais il faudra attendre de nombreuses années encore pour que la technologie élimine la principale source des accidents de la route,

At this point in time, driver ability and accountability are areas where we have enormous potential for crash prevention. No amount of today's technology can protect drivers from their incorrect decisions, inadequate skills and inappropriate attitudes.

Those of us involved in traffic safety have long talked about the three pillars of traffic safety, which are engineering, enforcement and education. Each of these areas is incapable of solving the problem on its own, but in conjunction there is enormous potential for improvement. For several decades now there has been too great an emphasis on engineering at the expense of enforcement and education, and the situation is only getting worse.

I am not suggesting that the engineering improvements in the road environment and in the vehicles have not been beneficial; they have been. There have been tremendous advances.

Since the 1960s we have seen the advent of radial tires, independent suspensions, rack-and-pinion steering, seat-belt systems, disc brakes, unit body construction, energy-absorbing body construction, collapsing steering columns, passenger-cage protection designs, head restraints, antilock brake systems, four-wheel drive systems, side-impact protection, and, of course, something that seems to be in the news every day, air-bags.

**Senator Perrault:** They are great decapitators.

**Mr. Lowes:** The federal motor-vehicle safety standards have played a significant and essential role in all of these advances. What has been the net benefit? We have reduced the fatalities that occur at the scene because the extent of injuries has been reduced. The emergency-response systems have been greatly improved so we get people to trauma care faster and then we work medical miracles in the hospital and put people into rehabilitation. That is where our army of walking wounded comes from.

Society has come to put great faith in technology. We now believe that we are practically invulnerable when we drive down the street in our cars and we only learn the reality as the crisis evolves into a catastrophe. People believe, unfortunately, that modern vehicles are practically infallible, despite all the warranty claims, and that those vehicles will protect them. People also believe that modern vehicles do not need much maintenance. Drivers simply do not understand modern vehicle technology. I suspect that those of us in the room who are a little older have a better understanding of vehicle dynamics than people who are learning to drive today.

soit le conducteur. Lorsqu'on enlève le conducteur de l'équation, l'on constate une réduction massive des accidents. Malheureusement, il faudra attendre plusieurs décennies encore avant d'en arriver là.

À l'heure actuelle, les aptitudes et la responsabilité des conducteurs sont des aspects où il y a un énorme potentiel de prévention d'accidents. La technologie d'aujourd'hui, quelle qu'elle soit, ne peut pas mettre les conducteurs à l'abri de leurs mauvaises décisions, de leurs aptitudes insatisfaisantes ou de leurs mauvaises attitudes.

Ceux d'entre nous qui nous occupons de la sécurité routière parlent depuis longtemps des trois piliers de la sécurité routière, soit l'ingénierie, l'exécution et l'éducation. Chacun de ces piliers est incapable, seul, de résoudre le problème, mais lorsqu'ils sont ajoutés ensemble, ils offrent un énorme potentiel d'amélioration. Cela fait plusieurs décennies que l'on met trop l'accent sur l'ingénierie aux dépens de l'exécution et de l'éducation, et la situation ne fait que s'aggraver.

Je ne dis pas que les améliorations à l'environnement routier et aux véhicules qui ont été rendues possibles par l'ingénierie n'ont pas été bénéfiques, bien au contraire. Il y a eu des progrès énormes.

Depuis les années 60, nous avons vu l'avènement des pneus radiaux, des suspensions indépendantes, de la direction à crémaillère, des ceintures de sécurité, des freins à disques, de la construction unitaire de la carrosserie, de carrosseries à grande capacité d'absorption d'énergie, de colonnes de direction télescopiques, d'habitacles conçus en vue de la protection des passagers, d'appui-tête, de systèmes d'antiblocage de freins, de systèmes quatre roues motrices, de dispositifs de protection en cas d'impact latéral et, bien sûr, d'une chose dont on entend tous les jours parler dans l'actualité, le coussin gonflable.

**Le sénateur Perrault:** Qui sont d'excellents instruments de décapitation.

**M. Lowes:** Les normes fédérales relatives à la sécurité des véhicules motorisés ont joué un rôle très important dans tous ces progrès. Quel en a été le bénéfice net? Nous avons réduit le nombre de décès qui surviennent tout de suite sur le lieu de l'accident, car la gravité des blessures a été réduite. Les systèmes d'intervention d'urgence ont connu des améliorations énormes, permettant de transporter plus rapidement les blessés aux services de traumatologie, pour que le personnel médical fasse alors des miracles et que les gens aient ensuite accès à des services de réhabilitation. C'est de là que vient notre armée d'éclopés.

La société place énormément de confiance dans la technologie. On a aujourd'hui l'impression d'être presque invulnérable lorsqu'on se promène en voiture et l'on n'est sensibilisé à la réalité qu'au fur et à mesure que la crise devient une catastrophe. Malheureusement, les gens sont convaincus que les véhicules d'aujourd'hui sont presque infallibles, en dépit de toutes les réclamations au titre de garanties, et que ces véhicules les protégeront. Les gens pensent également que les véhicules d'aujourd'hui n'exigent pas beaucoup d'entretien. Les conducteurs ne comprennent tout simplement pas la technologie des véhicules modernes. J'imagine que ceux d'entre nous qui sont un



Drivers do not understand critical differences, for example, between front-wheel-drive and rear-wheel-drive vehicles. That is something else that has come along in the last 30 years. Almost all modern automobiles today have front-wheel drive, and they behave very differently from vehicles with rear-wheel drive. If you ever get into a serious driving crisis with one, and if you use the driving techniques that were commonly taught for controlling rear-wheel drive vehicles, you will probably run into severe problems, such as swapping ends, in a real hurry. If people use their brakes incorrectly during cornering, there is the possibility of flipping the car.

These things need not happen. It is very easy to teach people the difference between front- and rear-wheel drive, and to produce some degree of skill in using correct techniques.

Many drivers with antilock braking systems do not know how they work, nor how to use them properly. In some cases this causes a reduction in safety. When the antilock system goes into operation, people will take their foot off the brake, not realizing that what they are feeling is the antilock system actually working. This reduces the braking effort and can potentially result in a collision.

Drivers with four-wheel drive mistakenly believe that they have infinite traction, regardless of the circumstances, and drive at a faster speed than would otherwise be appropriate under poor driving conditions. Unfortunately, we were not able to arrange snow for you today. We could have provided you with a good demonstration of what happens in the metropolitan area of Vancouver when there is a bit of snow on the ground. Those of you who are from this area know what I am talking about.

**Senator Perrault:** Quarter-inch paralysis!

**Mr. Lowes:** Because of the high water content in our snow, we get icing conditions almost instantly, and that makes for very difficult driving conditions. The vehicles that end up in the ditch first are often four-wheel drives and sport utility vehicles because the people who choose those vehicles often have no idea as to how they work, and instead of been able to take advantage of the benefits of this technology, they fall into its traps.

The average person learning to drive is not required to learn anything about traction or vehicle control. That is rather sad, and is one of the reasons we have such a terrible number of accidents.

We look forward to improved engineering in traffic control systems, which will help to respond better to changes in traffic volume and driving conditions. At present, the tremendous congestion in major urban areas leads directly to driver

tout petit peu plus âgés comprennent mieux la dynamique des véhicules que les gens qui apprennent à conduire de nos jours.

Les conducteurs ne comprennent pas les différences essentielles qui existent, par exemple, entre les véhicules à traction avant et les véhicules à traction arrière. Là encore, c'est quelque chose qui a vu le jour au cours des 30 dernières années. La plupart des voitures contemporaines sont des tractions avant, et elles se comportent très différemment des véhicules à traction arrière. Si vous vous trouvez dans une situation de crise avec un de ces véhicules, et si vous utilisez les techniques de conduite que l'on apprenait aux gens qui conduisaient des véhicules à traction arrière, vous aurez sans doute très vite de graves ennuis, et vous ferez peut-être très rapidement un tête-à-queue spectaculaire. Si les gens utilisent mal leurs freins dans les virages, ils peuvent facilement faire exécuter un tonneau à leur voiture.

Ces genres de choses ne devraient pas arriver. Il est facile d'apprendre aux gens la différence entre traction avant et traction arrière et de leur donner quelques bonnes techniques à utiliser.

De nombreux conducteurs dont les voitures sont munies de système d'antiblocage de freins ne savent pas comment ils fonctionnent ni comment les utiliser. Dans certains cas, cela porte même atteinte à leur sécurité. Lorsque le système d'antiblocage est enclenché, les gens retirent leur pied du frein, ne se rendant pas compte que ce qu'ils sentent, c'est le système antiblocage qui est en train de fonctionner. Cela réduit l'effort de freinage et une collision peut s'ensuivre.

Les conducteurs de véhicule à quatre roues motrices, eux, pensent souvent à tort qu'ils ont une traction infinie, quelles que soient les circonstances, et conduisent plus vite qu'ils ne le devraient avec des conditions routières aussi mauvaises. Malheureusement, nous n'avons pas pu obtenir qu'il neige pour vous ici aujourd'hui. Nous aurions pu vous faire une belle démonstration de ce qui se passe dans la région métropolitaine de Vancouver lorsqu'il y a une petite chute de neige. Ceux d'entre vous qui sont originaires du coin savent de quoi je veux parler.

**Le sénateur Perrault:** La paralysie du quart de pouce!

**M. Lowes:** Étant donné la forte teneur en eau de notre neige, nous avons presque instantanément des conditions givrantes, ce qui produit des conditions routières extrêmement difficiles. Les véhicules qui se retrouvent les premiers dans le fossé sont souvent les véhicules à quatre roues motrices ou les véhicules sport utilitaires, car les consommateurs qui choisissent ce type de véhicules n'ont souvent pas la moindre idée de la façon dont ils fonctionnent, et au lieu de tirer profit des avantages qu'offre cette technologie, ils tombent dans le piège.

Le citoyen moyen qui apprend à conduire n'est pas tenu d'apprendre quoi que ce soit au sujet de la traction ou du contrôle d'un véhicule. Cela est plutôt triste, et c'est l'une des raisons pour lesquelles il y a autant d'accidents.

Nous attendons avec impatience l'amélioration de l'ingénierie des systèmes de régulation du trafic, ce qui permettra de mieux réagir aux changements dans les volumes de trafic et dans les conditions routières. À l'heure actuelle, la forte congestion dans

impatience, rash decisions, abrupt actions and consequently to increased accident rates.

Improved engineering in such things as left-turn lights, left-turn bays, and computerized control of traffic volume would probably help traffic to flow better. It would also help clean up the air because if vehicles are moving their pollution-control systems are working. When vehicles are just sitting in traffic and idling, those pollution-control systems are not in operation.

I would like to turn to enforcement. Financial constraint due to the present state of government finances has actually led to a reduction in police presence on our streets and highways, at least in this province. I do not know what others are encountering in other areas of Canada. In most of our major detachments the traffic squads have been reduced, both in the number of officers and in the level of activity. In B.C. today there are fewer traffic officers on the job than there were in 1981, despite a population increase in greater Vancouver of about 50 per cent in that time period. One can imagine what the effect is on drivers faced traffic congestion when there are no police officers in sight. The police do not even respond to crashes unless there is serious injury, and perhaps not even then.

The lack of visible traffic enforcement, in conjunction with congestion and driver impatience, has produced a remarkable lack of restraint on the part of drivers. This has resulted in chronic speeding, tailgating, lane changing in an attempt to "get ahead", and a total lack of adjustment for adverse road traffic or weather conditions. Then, when emergency situations arise, very few drivers know how to perform an emergency manoeuvre, nor have the skills to execute it properly.

As a result of funding problems in enforcement, we are now turning to — guess what — more engineering. We have all heard of photo radar and normal radar systems. There are also upcoming technologies such as red light cameras and active control systems with police monitoring. Even in enforcement, we are now looking for automated systems. Of course, many citizens are up in arms over having their picture taken, and there is consequent social unrest over that.

Our third pillar of traffic safety — the third E — is education. I must note that cars generally do not cause crashes, except in the rare cases of mechanical failure which result mainly from inadequate maintenance, another reflection of the attitude that many drivers have towards their responsibilities. Actual failures in a properly maintained vehicle are fairly rare. Even in the majority of the truck crashes which are unfortunately in the media all too frequently, the brake systems are in reasonable condition but are

les principaux centres urbains débouche directement, chez les conducteurs, sur l'impatience, des décisions irréflechies et des gestes brusques, ce qui amène des taux d'accidents accrus.

L'amélioration en matière d'ingénierie pour, par exemple, les flèches de virage à gauche, les voies tourne-à-gauche et le contrôle informatisé du volume de trafic amènerait sans doute un meilleur flux de la circulation. Cela assainirait sans doute également l'air, car lorsqu'un véhicule est en mouvement, son dispositif antipollution fonctionne. Lorsque des véhicules sont bloqués dans le trafic et tournent au ralenti, leur dispositif antipollution ne fonctionne pas.

J'aimerais maintenant passer à l'aspect exécution. Les contraintes financières imputables à l'état actuel des finances du gouvernement ont en fait amené une réduction de la présence de la police dans nos rues et le long de nos autoroutes, en tout cas dans notre province. J'ignore quelle est la situation qui a été constatée ailleurs au pays. Dans la plupart de nos détachements, les escouades affectées à la circulation routière ont été réduites, tant sur le plan nombre d'agents que sur le plan niveau d'activité. À l'heure actuelle, on compte en Colombie-Britannique moins d'agents affectés à la circulation qu'il n'y en avait en 1981, et ce malgré une augmentation de la population du grand Vancouver d'environ 50 p. 100, pendant ce même intervalle. L'on peut aisément imaginer la réaction de conducteurs qui se trouvent confrontés à une forte congestion routière lorsqu'il n'y a pas de policier en vue. La police ne se déplace même pas pour les collisions, à moins qu'il n'y ait des blessés graves, et même là, ce n'est pas toujours le cas.

L'insuffisance d'agents de police de la circulation visibles, ajoutée à la congestion des routes et à l'impatience des conducteurs, a amené un manque remarquable de retenue de la part des conducteurs automobiles. L'on constate dans leur comportement dépassement de vitesse chronique, talonnage, changements de voie pour «prendre de l'avance» et une absence totale d'adaptation de leur conduite aux mauvaises conditions routières ou de circulation. Et lorsque survient une situation d'urgence, rares sont les conducteurs qui savent exécuter une manoeuvre d'urgence ou qui en ont même les aptitudes requises.

Par suite de problèmes de financement du côté de l'exécution, l'on se tourne aujourd'hui davantage vers — devinez quoi — l'ingénierie. On a tous entendu parler du photo-radar et de systèmes de détection radar. Il y a encore d'autres technologies qui voient le jour, par exemple caméras aux feux rouges et systèmes de contrôle actif avec surveillance policière. Même sur le plan exécution, donc, on est à la recherche de systèmes automatisés. Bien évidemment, de nombreux citoyens se révoltent à l'idée de se faire prendre en photo, et il y a tous les troubles sociaux qui s'ensuivent.

Notre troisième pilier de la sécurité routière — le troisième E — c'est l'éducation. Il me faut souligner que ce ne sont pas les automobiles qui sont la cause de la plupart des accidents, exception faite des rares cas de défaillance mécanique, généralement causée par un mauvais entretien, autre reflet de l'attitude qu'ont de nombreux conducteurs à l'égard de leurs responsabilités. Les défaillances mécaniques dans les automobiles bien entretenues sont chose rare. Même dans le cas de la majorité des



not adjusted correctly. Brakes do not work properly if they are not adjusted correctly. It is the responsibility of the driver to maintain the adjustment, and the fact that they do not is another reflection of both attitude and ignorance.

Weather is often blamed for traffic crashes, and is indeed a factor. However, the majority of accidents in B.C., and everywhere else in North America, occur under good driving conditions. Even when weather is a factor, it is a driver's responsibility to adjust to adverse conditions. Unfortunately, too few do.

Ignorance of the law is not an excuse in most things. In criminal or civil court, ignorance is not an acceptable reason for your injury of another person or for damage you cause. Why is it that, in Canadian society, ignorance is acceptable for drivers? Traffic accidents cause more injury and trauma to our citizens than anything else, yet somehow ignorance is acceptable in this particular area.

Education of drivers has a very low priority. In B.C. fewer than 10 per cent of new drivers take formal education or training. Is this reflected in our crash rates? Of course it is.

In B.C. hairdressers are required by law to successfully complete a comprehensive training program before they are allowed to practise their trade. I am not aware of how many people are killed or injured having their hair done. However, these people are required to take professional training. In B.C., professional truck drivers are not required to take professional training other than an air-brake course. So as you contemplate multiple-unit trailers weighing 150,000 pounds going down our highways, keep in mind that 93 per cent of B.C. is a mountain and that no professional training whatsoever is required at this point in this province for those drivers.

That is only the start of the problem. I will return to that when I speak to licensing in a moment. However, it is an example of how casually our society takes the responsibility of drivers. That casual approach is reflected in the accident and injury rates.

Proper education of all drivers, new and existing, is the best solution to our present traffic-safety problems. Drivers who understand their vehicle, the road environment, and how to deal with the range of road, weather and traffic conditions they will encounter are much more aware of their limitations and tend to respond accordingly.

accidents de camion, dont on entend malheureusement trop souvent parler dans les médias, les systèmes de freins sont en bon état mais ont été mal ajustés. Des freins ne fonctionneront pas comme il se doit s'ils sont mal réglés. C'est la responsabilité du conducteur de maintenir le bon réglage, et le fait qu'il ne le fasse pas est encore une fois un reflet de son attitude et de son ignorance.

L'on impute souvent les accidents de la route au mauvais temps, et il s'agit bien là d'un facteur. Cependant, la majorité des accidents en Colombie-Britannique et ailleurs en Amérique du Nord surviennent lorsque les conditions de la route sont bonnes. Et même lorsque le temps est un facteur, il incombe aux conducteurs de s'adapter aux mauvaises conditions routières. Malheureusement, trop peu de gens le font.

L'ignorance de la loi n'est pas une excuse dans la plupart des cas. Dans une affaire pénale ou civile, l'ignorance n'est pas une raison acceptable d'avoir blessé autrui ou causé des dommages. Comment se fait-il que dans la société canadienne l'ignorance soit acceptable lorsqu'il s'agit de conducteurs automobiles? Les accidents de la route causent plus de blessures et de traumatismes aux citoyens que n'importe quoi d'autre; or, l'ignorance est acceptable dans ce domaine.

L'éducation des conducteurs automobiles est très loin sur la liste des priorités. En Colombie-Britannique, moins de 10 p. 100 des nouveaux conducteurs suivent des cours ou une formation officiels. Cela se trouve-t-il reflété dans les taux d'accidents que nous enregistrons? Bien sûr que oui.

En Colombie-Britannique, les coiffeurs et coiffeuses sont tenus, en vertu de la loi, de suivre un programme de formation exhaustif avant de pouvoir s'adonner à leur activité. Que je sache, les gens ne sont pas nombreux à se faire tuer ou blesser pendant qu'ils se font couper les cheveux. Or, les coiffeurs sont tenus de suivre une formation professionnelle. En Colombie-Britannique, les camionneurs professionnels ne sont tenus de suivre aucune formation professionnelle, exception faite d'un cours de conduite de véhicule à freins à air. La prochaine fois que vous verrez un ensemble articulé pesant 150 000 livres et roulant sur une de nos autoroutes, songez au fait que 93 p. 100 de la Colombie-Britannique est une montagne et que le conducteur de ce véhicule n'a peut-être reçu aucune formation professionnelle, car cela n'est pour l'heure pas exigé dans cette province.

Ce n'est là que le début du problème. J'y reviendrai lorsque j'aborderai dans un instant la question des permis de conduire. Cependant, c'est une manifestation du peu d'importance qu'accorde notre société à la responsabilité des conducteurs. Cette approche désinvolte se trouve reflétée dans les taux d'accidents et de blessures.

La meilleure solution à nos actuels problèmes de sécurité routière est l'éducation de tous les conducteurs, nouveaux et existants. Un conducteur qui comprend son véhicule et l'environnement routier et qui sait s'adapter aux différentes conditions routières, climatiques et de circulation, sera plus sensible à ses limites et aura tendance à réagir en conséquence.

Appropriate skills training should be an equal priority. The ability to drive a modern automobile, under the range of normal road and traffic conditions we encounter daily, is not something we are born with, nor is it something we can absorb by osmosis as we grow up. What we absorb instead is the example of our parents — 16 years of responding to other people in the traffic environment. This is where we learn to be courteous, or not; to stop at red lights and stop signs, or not; to observe the speed limit, or not; to wear a seat belt, or not. All these things we pass on. We condition our children for 16 years and then expect them to go out and be responsible people and to drive perfectly. We often will not spend any money on professional training, to let others who know what they are doing pass on proper skills and knowledge. It costs \$600 or \$700 for a driver-training program, or about six months' worth of minimal insurance coverage. Would proper education and training not be the best insurance for our children when they are learning to drive?

The skill to cope with emergency situations is not beyond the ability of the average driver, as our 25-year experience in driver education and training has shown us. People can learn.

Why do so few people take professional training? Yes, it does cost money, but so does vehicle maintenance, so does vehicle insurance, so does gas, so does everything else in life. It is less expensive than taxes, I assure you. The reason is simply that people are not required to take training and the standards of our licensing system do not produce any market pressure that will move people in that direction.

I will now turn to the licensing system.

I mentioned earlier the extensive improvements in automobile technology over the past 30 years. Today's roads, vehicles and traffic are not at all like the ones we had 30 years ago. Unfortunately, our licensing standards have not kept pace, and they are very much like they were 30 years ago. If you are like me, you will remember that the most difficult challenge in your driving test was parallel parking. I can assure you that one of our greatest successes in traffic safety is that we very rarely have anybody killed or injured in parallel parking.

As I say, we have not kept up. We need fundamental reforms to the system. Effective testing systems and licensing standards will create an incentive for professional driver education and training. We need to have a user-pay philosophy in which the true cost of this system is recovered from the drivers being tested. If we make it more expensive to arrive for a test in a state of incompetence and ignorance, then prospective drivers will be motivated to go and learn properly. If it cost you \$150 every time you went in for

L'acquisition des bonnes aptitudes devrait être tout autant une priorité. La capacité de conduire une automobile moderne, dans toutes les conditions routières et de circulation normales que l'on rencontre jour après jour, n'est pas une chose que l'on possède à la naissance, ni une chose que l'on peut absorber, par osmose, avec l'âge. Ce que nous absorbons, c'est l'exemple donné par nos parents: 16 années d'observation de leurs réactions à d'autres dans la circulation. C'est avec nos parents que nous apprenons à être courtois ou non; à nous arrêter aux feux rouges et aux stops, ou non; à observer la limite de vitesse ou non; à mettre sa ceinture de sécurité ou non. Ce sont toutes là des habitudes qui sont transmises. Nous conditionnons nos enfants pendant 16 ans, puis nous nous attendons à ce qu'ils sortent dans le monde, à ce qu'ils agissent en personnes responsables et à ce qu'ils conduisent d'une façon parfaite. Souvent, l'on refuse de dépenser de l'argent sur des cours de conduite donnés par des professionnels, de laisser d'autres qui savent ce qu'ils font leur apprendre les bonnes aptitudes et les bonnes connaissances. Un programme de cours de conduite automobile coûte environ 600 \$ ou 700 \$, soit l'équivalent de six mois de couverture avec une assurance minimale. Une bonne instruction et une bonne formation ne sont-elles pas la meilleure assurance pour nos enfants lorsqu'ils apprennent à conduire?

La capacité de bien réagir en situation d'urgence ne dépasse pas les limites de la capacité du conducteur moyen, comme nous l'a prouvé notre expérience de 25 ans en matière de cours de conduite automobile. Les gens peuvent apprendre.

Pourquoi y a-t-il si peu de personnes qui suivent des cours donnés par des moniteurs professionnels? Oui, cela coûte de l'argent, mais c'est le cas également de l'entretien d'un véhicule, de l'assurance automobile, de l'essence et de tout le reste. Cela coûte moins cher que l'impôt, je peux vous le dire. La raison est tout simplement que les gens ne sont pas tenus de suivre des cours de formation et que les normes de notre système de délivrance de permis ne poussent pas les gens dans ce sens.

Je vais maintenant traiter du système de délivrance de permis.

J'ai mentionné tout à l'heure les améliorations énormes qui ont été apportées au cours des 30 dernières années au niveau de la technologie automobile. Les routes, les véhicules et la circulation d'aujourd'hui n'ont rien à voir avec ce qui existait il y a 30 ans. Malheureusement, nos normes en matière de permis n'ont pas suivi la même évolution et ressemblent fort à ce qu'elles étaient il y a 30 ans. Si vous êtes comme moi, vous vous souviendrez que la plus grosse difficulté dans votre examen de conduite pratique, c'était faire un créneau. Je peux vous assurer que l'une de nos plus belles réussites sur le plan sécurité routière, c'est le stationnement en créneau: il est en effet extrêmement rare qu'il y ait des blessés ou des décès lors de telles manoeuvres.

Comme je viens de le dire, nous n'avons pas suivi le rythme de l'évolution. Il nous faut apporter des réformes fondamentales dans le système. Des systèmes d'examen et des normes en matière de permis qui soient efficaces inciteront les gens à suivre des cours de conduite automobile donnés par des professionnels. Il nous faut avoir une philosophie axée sur l'obligation pour l'utilisateur de payer, de façon à récupérer le coût véritable du système auprès des conducteurs qui se présentent à une épreuve de conduite. S'il était



a test, which is the cost of a test in our provincial government system, you would not want to do it too many times. If, as is the case in Britain, you had to wait nine months for the next opportunity to be tested if you failed the first one, you might be a little more prepared when you show up. We subsidize our tests; we charge \$35 for a test that costs us \$150 to administer. This is not rocket science. We provide no motivation for people to learn, we put no teeth in the system, and we wonder why people treat it casually.

Examiners need to be fully qualified on the vehicles in which they do tests. In this province, there is no requirement that a Motor Vehicle Branch Examiner hold a licence for the vehicle they are testing. If you are a would-be professional truck driver who hopes to be driving a 150,000 pound truck with 15 speeds and air brakes and all sorts of other things, chances are you will be examined by a person who is only licensed to drive a car, someone who has never driven a truck for a living, someone who really does not have much expertise in terms of the spatial requirements of your vehicle and how difficult it is to get it through an intersection, how far it takes to stop, how to manoeuvre it in heavy traffic.

Is this relevant? Of course it is. Does it produce people who are well qualified and well tested? No, it does not. It is completely unacceptable to our organization that any government examiner be any less qualified than the instructors who are licensed to teach in the schools.

Just compare this system with the process that is in place with regard to aviation or marine safety. You will find that the examiners in those areas are always much more highly qualified than the people they are examining. In fact, they are the most highly qualified people in the system. The fact that our driver examiners are less qualified than instructors is an abomination and is responsible for killing many people.

National standards for all classes of professional drivers need to be established, similar to the national driver's licence system in the United States. Both industry and the public would benefit from such a system over time. I know that is an ongoing effort with the CCMTA and ATTACK programs. I also know that there are problems in some of the jurisdictions in Canada. However, those jurisdictional problems should not mean that we have to pay with thousands of people being injured and hundreds of people killed across the country. We cannot afford, nor should we tolerate, incompetence behind the wheel of any vehicle.

In summary, we believe it is somewhat pointless for the federal government to continue pursuing, through federal motor-vehicle standards, further expensive engineering solutions to traffic-safety

plus coûteux de se présenter à un test en étant tout à fait incompetent et ignorant des règles, alors les conducteurs éventuels seraient motivés à apprendre les choses correctement. Si cela vous coûtait 150 \$ chaque fois que vous vous présentiez, ce qui est le coût d'un test dans le cadre de notre système provincial, vous ne voudriez pas recommencer trop de fois. Si, comme c'est le cas en Grande-Bretagne, il vous fallait chaque fois attendre neuf mois avant de vous présenter de nouveau, vous vous prépareriez peut-être un petit peu mieux. Nous subventionnons nos tests; nous demandons 35 \$ pour un test qui nous coûte 150 \$ à donner. Il n'y a aucun mystère là-dedans. Nous ne motivons pas les gens à apprendre, le système n'est pas du tout exigeant, et l'on se demande pourquoi les gens le prennent à la légère.

Les examinateurs doivent être tout à fait qualifiés pour les véhicules visés par les tests qu'ils font subir. Dans notre province, il n'y a aucune exigence qu'un examinateur de la Direction des véhicules à moteur détienne un permis pour le véhicule visé dans l'examen qu'il donne. Si vous êtes un apprenti camionneur qui espère conduire un camion de 150 000 livres avec 15 vitesses, des freins à air et toutes sortes d'autres choses, il y a de fortes chances que vos aptitudes soient vérifiées par une personne qui n'a de permis que pour conduire une automobile, qui n'a jamais été camionneur, qui ne connaît pas très bien les exigences spatiales de votre véhicule, qui ignore à quel point il peut être difficile de traverser une intersection avec un gros camion, le temps qu'il faut pour immobiliser le véhicule et ce qu'il faut faire pour le manoeuvrer lorsque la circulation est très dense.

Cela est-il pertinent? Bien sûr que oui. Cela produit-il des personnes qui sont bien qualifiées et dont les aptitudes ont été bien vérifiées? Non. De l'avis de notre organisation, il est tout à fait inacceptable qu'un quelconque examinateur à l'emploi du gouvernement soit moins qualifié que les instructeurs accrédités pour enseigner dans les auto-écoles.

Comparez ce système au processus qui est en place relativement à la sécurité aérienne ou maritime. Vous constaterez que les examinateurs oeuvrant dans ces secteurs sont toujours beaucoup plus qualifiés que les personnes qui se présentent aux examens. En fait, ce sont les personnes les plus qualifiées de tout le système. Le fait que nos examinateurs pour la conduite automobile soient moins qualifiés que les instructeurs est une abomination, responsable de la mort de nombreuses personnes.

Il importe d'établir des normes nationales pour toutes les classes de conducteurs professionnels, un peu à la manière du système américain. Et l'industrie et le public en bénéficieraient à long terme. Je sais que des efforts permanents sont déployés dans le cadre des programmes ATTACK et du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ou CCATM. Je sais qu'il existe des problèmes dans certaines parties du pays. Cependant, ces problèmes ne devraient pas être tels qu'il nous faut payer avec des milliers de blessés et de morts par suite d'accidents de la circulation dans le pays. Nous ne pouvons pas nous permettre, pas plus que nous ne pouvons tolérer, l'incompétence au volant d'un véhicule, quel qu'il soit.

En résumé, nous croyons que cela ne rime strictement à rien que le gouvernement fédéral continue de rechercher, par le biais de normes fédérales visant les véhicules motorisés, de nouvelles

problems in the absence of at least minimal solutions to the present enforcement and educational inadequacies. That is not to say we should not continue to push for improved engineering solutions, but we realize we could well be wasting much of the resources expended in that direction.

We would realize a much higher return on our investment of these scarce resources if we redirected an adequate portion of that funding to raising driver competence and implementing systems for holding drivers accountable for their actions. It is very easy to get a licence. It is very difficult to lose it.

While many of these areas fall under provincial responsibility, the federal government could certainly have a strong central role in creating a national consensus on the need for such action.

If we do nothing about the root problem — the bad drivers who cause the crashes — the pursuit of engineering solutions will cause the prices of cars to rise rapidly beyond the ability of our citizens to purchase and operate them. When I was contemplating buying my first car in 1972, a full-sized Chevrolet sedan cost roughly \$6,000. Today, the cost of that car is five to six times higher. It is a much better car. However, with the average price of a car today being \$28,000, one must ask how many people can afford to buy one? We can continue driving the cost of the car through the roof so that we end up with a \$100,000 car in which it is almost impossible to get hurt. However, the accident rate will continue to rise, we will still be wrecking those cars, and we will still injure people, because people will find ways to defeat the safety systems in them.

Please remember, drivers cause crashes. The only real solutions that we can afford involve drivers, not engineering.

On behalf of the B.C. Safety Council, I thank you. If there are any questions, I would be happy to respond.

**Senator Bacon:** Thank you very much for your presentation. I am very concerned about the training of drivers. Is the B.C. Safety Council in favour of supplementary training or refresher courses from time to time for vehicle drivers? How would such a program be implemented?

**Mr. Lowes:** Yes, we would be in favour. It would be very difficult to implement it completely at the start, but in B.C. and in many other jurisdictions, licences must be renewed every five years. In this age of electronic data processing, it should be possible for us to assess the driving record and accident history of every driver and have their five-year renewal based upon the

solutions coûteuses fondées sur l'ingénierie pour corriger des problèmes de sécurité routière, en l'absence de solutions au moins minimales aux actuelles lacunes sur les plans exécution de la loi et éducation. Cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas continuer de rechercher des solutions fondées sur une ingénierie améliorée, mais nous sommes conscients que ce sera peut-être un gaspillage de ressources.

Nous aurions un bien meilleur rendement sur notre investissement de ces ressources rares si nous réaffectons une partie suffisante de ces fonds à l'amélioration de la compétence des conducteurs et à la mise en place de systèmes qui permettent d'exiger des conducteurs qu'ils rendent compte de leurs actes. Il est très facile d'obtenir un permis. Il est très difficile de le perdre.

Bien que nombre de ces questions relèvent de la responsabilité des provinces, le gouvernement fédéral pourrait certainement jouer un rôle central fort en établissant un consensus national sur la nécessité de telles mesures.

Si nous ne nous attaquons pas à la racine du problème — soit les mauvais conducteurs qui provoquent les accidents — la poursuite de solutions axées sur des améliorations en matière d'ingénierie amèneront une hausse rapide du prix des véhicules, de sorte que nos citoyens ne seront plus en mesure de les acheter et de les conduire. Lorsque j'envisageais d'acheter ma toute première voiture en 1972, une berline haut de gamme de Chevrolet coûtait environ 6 000 \$. Aujourd'hui, la même voiture coûte cinq ou six fois plus cher. C'est une bien meilleure voiture. Mais, le prix moyen d'une voiture se chiffant aujourd'hui à 28 000 \$, l'on peut se demander combien de personnes ont les moyens de s'en acheter une. On peut continuer de faire augmenter le coût des automobiles, pour que celui-ci crève le plafond des 100 000 \$, auquel cas il s'agira de voitures dans lesquelles il sera presque impossible d'être blessé. Cependant, le taux d'accidents continuera d'augmenter, ces voitures continueront d'être accidentées et des gens continueront d'être blessés, car certains trouveront toujours le moyen de contourner les dispositifs sécuritaires dont ces automobiles seront munies.

N'oubliez pas que ce sont les conducteurs qui provoquent les accidents. Les seules vraies solutions que nous pouvons nous permettre de retenir doivent miser sur les conducteurs, et non pas sur le génie.

J'aimerais, au nom du B.C. Safety Council, vous remercier de m'avoir entendu. Si vous avez des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre.

**Le sénateur Bacon:** Merci beaucoup de votre exposé. Je suis très préoccupée par la formation des conducteurs automobiles. Le B.C. Safety Council est-il en faveur du principe de cours supplémentaires et de perfectionnement, de temps à autre, pour les conducteurs? Comment un tel programme pourrait-il être mis en oeuvre?

**M. Lowes:** Oui, nous serions en faveur de cela. Il serait très difficile au départ de mettre en oeuvre une telle chose, mais en Colombie-Britannique et dans de nombreuses autres provinces, les permis doivent être renouvelés tous les cinq ans. En cette ère du traitement électronique des données, il devrait nous être possible d'évaluer le dossier de conduite et d'accidents de tous les



results of their behaviour. Thousands of drivers go decades, some an entire lifetime, without ever having an accident or getting a ticket. On the other hand, some drivers are on a "frequent crasher" program. Perhaps they get Air Miles at body shops.

We should not penalize drivers who take their responsibility seriously and make a consistent effort over long periods of time to drive in a responsible and safe manner. We should assess the performance of drivers, and if we see a poor performance, particularly with new drivers in the early years of experience, we need to do something about it right away. If we are not going to require mandatory education for all drivers, we should make sure that if we see a problem in the early years, we can get those drivers into an education process as soon as that negative history starts to show up.

After five years it would be entirely reasonable to reassess people's vision and hearing, and perhaps give a written examination to see if they still understand what a traffic light means. That is for people who have a good driving record. For those with a bad driving record, we should be asking, "Why should we give the privilege back? Why do you deserve to continue driving? Why should we let you continue to be a menace to other people's safety?" That five-year renewal time is a reasonable opportunity to get at this problem.

The driver-education industry presently is not in a healthy state because the very low licensing standards do not motivate people to take training. That is a real problem because the schools cannot afford the research and development required to put together good programs to keep up with changing technologies. Many driving instructors in this province today, although they are fully licensed, would have difficulty explaining some of the technology I mentioned earlier. None of them work for B.C. Safety Council, I can assure you.

It is very difficult for driving schools to earn a living because of the very low volume of people going through the training programs. They are all hanging by a thread. Putting in effective licensing standards that are relevant to today's roads and traffic would probably triple the number of people taking initial training and quadruple the number of people taking refresher programs. In such a market, the industry would respond to provide good-quality training.

**Senator Bacon:** Is the B.C. Safety Council concerned about the rate of accidents at level crossings?

conducteurs automobiles et d'autoriser ou non le renouvellement du permis, aux cinq ans, en fonction du comportement de l'intéressé. Des milliers de conducteurs conduisent pendant des décennies, voire pendant toute leur vie, sans jamais avoir d'accident ou de contravention. D'un autre côté, certains conducteurs donnent l'impression de s'être inscrits à un programme de «grands cabosseurs». Peut-être qu'ils accumulent des milles aériens aux ateliers de débosselage.

L'on ne devrait pas pénaliser les conducteurs qui prennent leurs responsabilités au sérieux et qui s'efforcent, sur de longues périodes de temps, de conduire d'une façon responsable et sécuritaire. On devrait évaluer le comportement des conducteurs, et si l'on relève un cas de mauvais rendement, surtout s'il s'agit d'un nouveau conducteur qui n'a pas encore beaucoup d'années d'expérience, il faudrait intervenir tout de suite. Si l'on ne va pas exiger que tous les apprentis conducteurs suivent un cours de conduite obligatoire, alors il faudrait veiller à ce que, dès qu'un problème est relevé dans les premières années, le chauffeur concerné soit inscrit à un programme d'éducation, et ce dès que le problème est détecté.

Après cinq ans, il serait tout à fait raisonnable de réévaluer la vue et l'ouïe des gens, et peut-être même de leur faire subir un examen écrit pour vérifier s'ils comprennent toujours ce qu'est un feu de signalisation. Voilà ce qui serait prévu pour les personnes qui ont un bon dossier. Dans le cas de ceux qui ont un mauvais dossier, il y aurait peut-être lieu de poser la question suivante: «Pourquoi devrait-on vous réaccorder ce privilège? Pourquoi méritez-vous de continuer de conduire? Pourquoi devrait-on vous laisser continuer d'être une menace à la sécurité d'autrui?» Ce délai de cinq ans entre les renouvellements laisserait suffisamment de temps pour corriger les problèmes qui surviennent.

Le secteur des auto-écoles ne se porte pas très bien à l'heure actuelle car les très faibles normes en matière de permis ne motivent pas les gens à suivre une formation. Il s'agit là d'un problème très réel, car les écoles n'ont pas les moyens de faire la recherche et le développement nécessaires pour adapter leurs programmes aux technologies toujours changeantes. À l'heure actuelle, de nombreux moniteurs de conduite automobile dans la province, bien qu'ayant tous les permis requis, auraient du mal à expliquer certains des dispositifs que j'ai mentionnés tout à l'heure. Aucun d'entre eux ne travaille pour le B.C. Safety Council, je peux vous en assurer.

Il est très difficile pour les auto-écoles d'être rentables étant donné le très petit nombre de personnes qui prennent des leçons. Les écoles de conduite ont bien du mal à tenir. L'adoption de normes efficaces en matière de délivrance de permis, adaptées aux conditions routières et à la circulation d'aujourd'hui, ferait sans doute tripler le nombre de personnes qui prennent des cours de formation initiale et quadrupler le nombre de celles qui s'inscrivent à des cours de perfectionnement. Dans un tel marché, l'industrie réagirait en offrant des programmes de formation de qualité.

**Le sénateur Bacon:** Le B.C. Safety Council est-il préoccupé par l'incidence d'accidents aux passages à niveau?

**Mr. Lowes:** Absolutely. In fact, I am the B.C. chair of Operation Lifesaver, which is a joint effort of the Railway Association of Canada, Transport Canada, and Safety Councils from across Canada. Fortunately, over the last 15 years, we have seen the number of collisions at level crossings decrease consistently as a result of our educational efforts in the community. Where we once had one fatality per day on average, we now have slightly more than one per week. Unfortunately, trespassing has become a much greater problem for the railways because of the growth of urban areas and still having trains operating through them.

**Senator Bacon:** The solution is education.

**Mr. Lowes:** The solution to almost all of these situations is education. When you understand how futile it is to try to outrun a train, you do not do it. Educated people tend to behave more safely.

**Senator Perrault:** Is driver competence better or worse than it was 10 years ago?

**Mr. Lowes:** Much worse.

**Senator Perrault:** What is the reason?

**Mr. Lowes:** It is partly as a result of the reduction of visible enforcement. There is something we call the 45-calibre test. If you put a gun to people's heads and say, "Drive and behave yourself," almost everyone is capable of doing so. During the licence test, you have to behave yourself for 20 minutes, and almost everyone can do it. That changes when you put people out on the road where there is no enforcement visible.

**Senator Perrault:** It is a jungle.

**Mr. Lowes:** It is a jungle, and people are not behaving themselves because they do not have to.

**Senator Perrault:** We have had a great influx of population into this area. If people come from Europe or Asia and state that they have been driving for 20 years and do not need to take any tests, are they required to take a test before they get their B.C. licence?

**Mr. Lowes:** It depends on what jurisdiction they come from. There are reciprocal arrangements between our government and other jurisdictions, typically in the United States, under which those drivers will perhaps have to take a written examination, or if they have a multiple-class licence, they may have to take a practical exam on one of those classes.

If they come from somewhere outside North America and have an International Driver's Licence, they may be granted an examination exemption. Most people from outside North America would have to take an examination.

**M. Lowes:** Absolument. En fait, je suis président pour la Colombie-Britannique de l'Opération Gareautrain, qui est une initiative conjointe lancée par l'Association des chemins de fer du Canada, Transports Canada et les conseils de sécurité de tout le pays. Heureusement, on a constaté au cours des 15 dernières années un recul constant du nombre de collisions aux passages à niveau par suite de nos efforts d'éducation au niveau communautaire. Là où l'on enregistrait autrefois un décès par jour en moyenne, il y en a un petit peu plus qu'un par semaine. Malheureusement, le problème des intrus qui ne respectent pas les panneaux «défense d'entrer», est devenu un bien plus grave problème pour les chemins de fer, étant donné la croissance des régions urbaines qui sont toujours traversées par des trains.

**Le sénateur Bacon:** La solution, c'est l'éducation.

**M. Lowes:** La solution à presque tous ces problèmes est l'éducation. Lorsque vous comprenez à quel point il est futile d'essayer de courir plus vite qu'un train, vous ne vous y essayez plus. Les gens éduqués ont tendance à se comporter de façon plus sécuritaire.

**Le sénateur Perrault:** La compétence des conducteurs automobiles est-elle supérieure ou inférieure à ce qu'elle était il y a dix ans?

**M. Lowes:** Elle est bien pire.

**Le sénateur Perrault:** Pour quelle raison?

**M. Lowes:** C'est en partie dû à la réduction de la présence visible de policiers de la circulation. Il y a quelque chose que nous appelons le test du 45 calibre. Si vous menacez les gens avec un pistolet en leur disant: «Conduisez, mais comportez-vous bien», il ressort que presque tout le monde est capable de le faire. Lorsque vous passez votre permis, il vous faut bien vous comporter pendant une vingtaine de minutes, et presque tout le monde peut y parvenir. Tout change lorsque les gens sont sur les routes et qu'il n'y a pas de policiers de la circulation qui soient visibles.

**Le sénateur Perrault:** C'est une jungle.

**M. Lowes:** C'est une jungle, et les gens ne se tiennent pas à carreau parce qu'ils n'y sont pas tenus.

**Le sénateur Perrault:** Nous avons vécu dans cette région un important afflux de personnes. Dans le cas d'une personne originaire d'Europe ou d'Asie qui vous dit qu'elle conduit depuis 20 ans et qu'elle n'a pas à subir un test, sera-t-elle tenue de subir un examen pour obtenir un permis de conduire de la Colombie-Britannique?

**M. Lowes:** Tout dépend du pays d'origine. Il y a des ententes de réciprocité entre notre gouvernement et certains autres, comme le gouvernement américain. En vertu de ces ententes, un conducteur devra peut-être se présenter à un examen écrit ou bien, s'il a un permis de classes multiples, il lui faudra peut-être subir un examen pratique pour l'une de ces classes.

Si la personne n'est pas originaire de l'Amérique du Nord et détient un permis de conduire international, elle sera peut-être dispensée de l'examen. La plupart des personnes qui nous viennent d'ailleurs que d'Amérique du Nord auraient à subir un examen.



**Senator Perrault:** There is a great controversy about air-bags presently. They were regarded as the ultimate safety measure 10 years ago, and with great reluctance companies installed them. We now read stories about decapitation and other horrible injuries, particularly in young people. What is the position of the council?

**Mr. Lowes:** As I tried to say throughout my presentation, technology is a double-edged sword. You live by it and you die by it. Air-bags have the potential for reduction of the severity of injury in higher-speed crashes. At lower-speed crashes, any advantage they might offer is minimal. My understanding is that the standards in place for air-bags are not specific as to deployment speeds. There is a major liability issue which concerns the manufacturers of automobiles. If there is a low-speed crash and the air-bags do not deploy and someone is injured, the company can be sued, so they have the air-bags deploy in collisions at very low speeds. Unfortunately, in those situations people will not only get little advantage from the air-bag, they may suffer injury.

The other major difficulty with air-bags is that they were designed for some theoretical average-sized person with a certain leg length. People with shorter legs move the seat further forward so they will be closer to the steering wheel. Unfortunately, air-bags are all the same size, no matter how big the person is.

**Senator Perrault:** One size fits all.

**Mr. Lowes:** Yes, one size fits all, and if you are sitting closer than 12 to 15 inches from the air-bag when it goes off, it will hit you at 320 kilometres an hour. Even a pillow at 320 kilometres an hour hurts. I believe if you consult with the people in Transport Canada, you will find that a number of them were very reluctant to see air-bags implemented in Canada because most people in this country use seat belts. In the United States at the time, the rate of seat-belt usage was very low. In most states they were not required. Therefore, air-bags were seen as a wonderful protection device to deal with the problem that people would not use their seat belts.

Since the air-bag systems were designed for people not wearing seat belts, they have a big bags that deploy very quickly because that unrestrained body is coming forward to hit that steering column and you need a big fast bag to stop them.

**Senator Perrault:** Would you suggest one or two initiatives which could be undertaken by the federal government to improve the situation across the country?

**Le sénateur Perrault:** Il y a à l'heure actuelle toute une controverse au sujet des coussins gonflables. Il y a dix ans, on estimait que c'était le summum en matière de dispositifs de sécurité, et les constructeurs automobiles les ont installés, avec force hésitation. De nos jours, on lit des histoires de décapitation et de blessures horribles, surtout chez les jeunes. Quelle est la position du conseil?

**M. Lowes:** Comme j'ai tenté de le faire ressortir tout au long de mon exposé, la technologie est un couteau à double tranchant. Elle détermine votre vie et elle détermine votre mort. Les coussins gonflables ont le potentiel de réduire la gravité des blessures qui surviennent lors de collisions à grande vitesse. Lorsqu'il s'agit d'une collision à faible vitesse, l'avantage qu'ils peuvent procurer est minime. D'après ce que j'ai compris, les normes en vigueur relativement aux coussins gonflables ne stipulent rien quant à leur vitesse de déploiement. Il y a là une très importante question de responsabilité, qui concerne les constructeurs automobiles. S'il y a un accident à faible vitesse et que les coussins ne se déploient pas et que quelqu'un est blessé, le constructeur automobile peut être poursuivi, et c'est pourquoi les coussins gonflables qui sont installés dans les voitures se déploient lors de collisions à très faible vitesse. Malheureusement, dans ces situations, les gens ne bénéficieront que très peu de la présence du coussin, et ils seront peut-être même blessés par celui-ci.

L'autre grosse difficulté en ce qui concerne les coussins gonflables, est qu'ils ont été conçus pour une personne théorique de taille moyenne avec une longueur de jambe donnée. Les personnes qui ont des jambes plus courtes avancent davantage leur fauteuil pour être plus près du volant. Malheureusement, tous les coussins gonflables ont la même grandeur, quelle que soit la taille de la personne.

**Le sénateur Perrault:** C'est un système de taille unique.

**M. Lowes:** Oui, taille unique, et si vous êtes à moins de 12 ou 15 pouces du coussin gonflable lorsqu'il se déploie, il vous frappera à 320 kilomètres à l'heure. Même un oreiller lancé à 320 kilomètres à l'heure fait mal. Je pense que si vous consultiez les fonctionnaires à Transports Canada, vous trouveriez que plusieurs d'entre eux ont accueilli à contrecœur l'autorisation des coussins gonflables ici au Canada, car dans ce pays la plupart des gens utilisent leur ceinture de sécurité. À la même époque, aux États-Unis, le taux d'utilisation des ceintures de sécurité était très faible. Dans la plupart des États américains, le port de la ceinture de sécurité n'est même pas obligatoire. Voilà pourquoi les coussins gonflables ont été perçus comme un merveilleux dispositif de protection pour les personnes qui refusaient de mettre leur ceinture de sécurité.

Les systèmes de coussins gonflables ayant été conçus pour des personnes qui ne portaient pas de ceinture de sécurité, il s'agit de gros sacs qui se déploient très rapidement, étant donné que le corps qui se projette vers l'avant pour venir frapper la colonne de direction n'est pas du tout retenu.

**Le sénateur Perrault:** Auriez-vous une ou deux initiatives à recommander au gouvernement fédéral en vue d'améliorer la situation à l'échelle nationale?

**Mr. Lowes:** With regard to the air-bag problem, I cannot suggest anything. However, engineers are extremely resourceful. There is great concern among the public, particularly people with short legs and parents of small children, who want to know what they can do. They have bought these \$30,000 cars, they do not have a lot of money, and they do not want their expensive new cars to become lame ducks in the marketplace. Is it possible to retrofit some kind of key-lock system that would disable the activation process? I do not know. I am not an engineer, but I suggest this problem will grow in complexity and legal liability.

**Senator Perrault:** Is Young Drivers of Canada still in existence?

**Mr. Lowes:** Yes. It is a private corporation that operates a driving school.

**Senator Perrault:** Does it operate across the country?

**Mr. Lowes:** It is national organization with local franchises across the country. It probably has the largest network of driving schools and has a very high public profile. There are many other driving schools, most of which have one or two offices.

**Senator Perrault:** So education is at least part of the solution?

**Mr. Lowes:** Education is the single most potent weapon we have against road crashes. Unfortunately, it is one that people will not willingly resort to unless they are motivated to do so. I understand that it is not an area of responsibility for the federal government.

**Senator Perrault:** No, it is not, but there may be some initiative.

**Mr. Lowes:** I would suggest that vehicles will continue to improve. Antilock braking systems will probably become common in almost every vehicle as the technology matures and the costs go down. That will be a very positive move. In order to take full advantage of those systems, people will need to know how to use them properly. Again, it goes back to education. The best tool, in the hands of someone who does not know how to wield it, does not work very well.

**The Chairman:** It occurs to me that the industry is attempting to make air-bags acceptable. We apparently did not check them adequately in the first place. Do you know who is checking them this time around?

**Mr. Lowes:** In Europe the air-bag that are in use are much smaller and slower. They never bought into the concept of the big fast bags. Perhaps that is a quick answer for Canada. If the Americans can get people to wear seat belts, maybe they can get them to use smaller and slower air-bags.

**M. Lowes:** En ce qui concerne le problème des coussins gonflables, je n'ai rien à suggérer. Les ingénieurs sont cependant très débrouillards. Le public, et surtout les personnes qui ont de courtes jambes et les parents de petits enfants, veulent savoir ce qu'ils peuvent faire. Ils ont acheté ces voitures de 30 000 \$, ils n'ont pas beaucoup d'argent, et ils ne veulent pas que leur véhicule très coûteux soit invendable sur le marché. Serait-il possible de faire installer un système d'attaches bloquantes qui stopperaient le déploiement des coussins? Je ne sais pas. Je ne suis pas ingénieur, mais il me semble que ce problème va devenir de plus en plus complexe et susciter de plus en plus de problèmes sur le plan responsabilité légale.

**Le sénateur Perrault:** Est-ce que Young Drivers of Canada existe toujours?

**M. Lowes:** Oui. Il s'agit d'une compagnie privée qui exploite une auto-école.

**Le sénateur Perrault:** Est-elle présente partout au pays?

**M. Lowes:** Il s'agit d'une organisation nationale qui a des concessions locales un peu partout au pays. C'est sans doute la compagnie qui compte le plus vaste réseau d'auto-écoles et elle jouit d'un excellent profil auprès du public. Il existe de nombreuses autres auto-écoles, dont la plupart comptent un ou deux bureaux.

**Le sénateur Perrault:** L'éducation constitue donc au moins une partie de la solution?

**M. Lowes:** L'éducation est notre plus puissante arme contre les collisions. Malheureusement, les gens n'y recourent que lorsqu'ils y sont poussés. Je comprends que cette question ne relève pas de la responsabilité du gouvernement fédéral.

**Le sénateur Perrault:** En effet, mais celui-ci pourrait peut-être néanmoins prendre certaines initiatives.

**M. Lowes:** Mon impression est que les véhicules vont continuer de s'améliorer. Au fur et à mesure que la technologie se développe et que les coûts baissent, les systèmes d'antiblocage des freins deviendront de plus en plus monnaie courante dans nos véhicules automobiles. Ce sera là quelque chose de très positif. Pour bénéficier pleinement de tous ces systèmes, les gens devront savoir comment s'en servir. Cela nous ramène encore une fois à la question de l'éducation. Le meilleur outil, quel qu'il soit, s'il est aux mains d'une personne qui ne sait pas s'en servir, ne donnera pas de bons résultats.

**Le président:** Il me semble que l'industrie essaie de faire en sorte que les coussins gonflables soient acceptables. Il semblerait qu'on n'en ait pas fait une bonne vérification au départ. Savez-vous qui les vérifie cette fois-ci?

**M. Lowes:** En Europe, les coussins gonflables qui sont utilisés sont beaucoup plus petits et ils se déploient plus lentement. Les Européens n'ont jamais accepté le concept des gros coussins à déploiement rapide. Peut-être que ce serait là une solution à court terme pour le Canada. Si les Américains parvenaient à obtenir des gens qu'ils mettent leur ceinture de sécurité, ils pourraient peut-être eux aussi utiliser des coussins gonflables plus petits et à déploiement plus lent.



**The Chairman:** Who is examining the systems that will replace what we already have, other than the industry itself?

**Mr. Lowes:** The industry and Transport Canada, which is part of a world-wide community. There is another organization, the Association for the Advancement of Automotive Medicine, which is a world-wide body primarily driven by the medical and engineering communities together, and they had their world-wide conference here in Vancouver in September. There is an amazing amount of research being done. The information is available. The engineering was just premature. I think it was put in place too soon. Smart air-bags will be available in the future. Engineers will learn how to control the deployment rate proportionate to the weight of the person and the proximity of the person to the steering column. I do not know how long it will be before that technology is ready.

Keep in mind that air-bags are not a failure. My understanding is that for every person that has been killed by an air-bag, a very large number of people have been saved.

This device has to sit in a car sometimes for many years without operating, but when it is called upon to operate, it must do so perfectly in a few thousandths of a second. This can be after 10 or 15 years of total neglect. That is a lot to ask of any technology.

**Senator Adams:** We met some people in Ottawa from an automotive association who were most concerned about traffic on the highways. We heard statistics from Transport Canada that 49 per cent of highway accidents involve alcohol.

Some people learn how to drive and as soon as they finish learning, they drive a car at 100 or 120 kilometres an hour on a highway which states that the speed limit is 80. How can we teach people to slow down? People use the excuse that they were late for some appointment and that is the reason they were driving 120 instead of 80 kilometres an hour.

How do we prevent accidents on two-lane highways such as those where people lose control of a car and there is not enough clearance to get off the side of the road they suddenly find themselves in a ditch? Can the highways be improved or should we rely on teaching people the proper way to drive so there are fewer accidents and fewer people killed on the highway?

**Mr. Lowes:** Periodically, the roads and highways have to be rebuilt and upgraded. We have learned an awful lot over the last 50 years about highway design. It would take an infinite amount of money to solve all our problems in a short period by rebuilding the highways to make them crash-proof. There is no such thing as a crash-proof highway, and there never will be. However, we can build roadways that give better lines of sight. We can put better traffic control system in with advance warning lights before intersections or dangerous spots.

**Le président:** Qui examine les systèmes qui vont remplacer ce que nous avons déjà, mis à part l'industrie elle-même?

**M. Lowes:** L'industrie ainsi que Transports Canada, qui font partie d'une communauté mondiale. Il y a une autre organisation, l'Association for the Advancement of Automotive Medicine, qui est un organisme mondial dirigé conjointement par la profession médicale et les ingénieurs et qui a tenu une conférence mondiale ici à Vancouver, en septembre. Il se fait une quantité phénoménale de recherches dans ce domaine. Les renseignements sont disponibles. C'était tout simplement un petit peu prématuré sur le plan ingénierie. Je pense que ces dispositifs ont été mis en place trop tôt. Des coussins gonflables intelligents seront disponibles à l'avenir. Les ingénieurs apprendront à contrôler la vitesse de déploiement selon le poids de la personne et son emplacement par rapport à la colonne de direction. J'ignore combien de temps il nous faudra attendre avant que cette technologie ne soit prête.

N'oubliez pas que les coussins gonflables ne sont pas un échec. D'après ce que j'ai compris, on compte, pour chaque personne qui a été tuée par un coussin gonflable, un nombre très élevé de personnes que de tels dispositifs ont sauvées.

Le dispositif doit parfois séjourner dans une voiture pendant de nombreuses années sans jamais être actionné, mais lorsqu'on fait appel à lui, il doit fonctionner à la perfection et réagir au millième de seconde. Cela peut venir après dix ou 15 années de négligence totale. C'est beaucoup demander à une technologie, quelle qu'elle soit.

**Le sénateur Adams:** Nous avons rencontré à Ottawa des représentants d'une association automobile qui étaient très préoccupés par la circulation sur la grand-route. Nous avons vu des statistiques de Transports Canada selon lesquelles l'alcool joue un rôle dans 49 p. 100 des accidents qui surviennent sur la grand-route.

Il y a des personnes qui apprennent à conduire et qui, dès qu'elles ont fini d'apprendre, roulent à 100 ou 120 kilomètres à l'heure sur une route où la limite de vitesse est de 80. Comment peut-on apprendre aux gens à ralentir? Ces conducteurs utiliseront comme excuse qu'ils étaient en retard pour un rendez-vous, et que c'est pour cette raison-là qu'ils roulaient à 120 kilomètres à l'heure au lieu de 80.

Comment faire pour prévenir les accidents qui surviennent sur les routes à deux voies, comme ceux où un conducteur perd le contrôle de son véhicule et il n'y a pas suffisamment de bas-côté et il se retrouve dans le fossé? Pourrait-on améliorer les routes ou bien doit-on se contenter d'apprendre aux gens à bien conduire afin qu'il y ait moins d'accidents et moins d'accidents mortels sur les grandes routes?

**M. Lowes:** Les routes et les autoroutes doivent périodiquement être reconstruites et améliorées. Nous avons appris énormément de choses au cours des 50 dernières années sur la construction routière. Il faudrait une quantité d'argent infinie pour résoudre rapidement tous nos problèmes en reconstruisant les routes de façon qu'elles soient à l'épreuve des accidents. Cela n'existe pas une route à l'épreuve des accidents, et cela n'existera jamais. Nous pouvons cependant construire des routes qui offrent un meilleur champ de visibilité. On peut installer de meilleurs

There are a number of technologies evolving that will provide better warnings to people. In some places in B.C. you can tune in to a radio station before entering a mountainous area and find out the weather conditions for that stretch of roadway. In the future, we will have vehicles with intelligent microprocessors that will be able to pick up information from roadside transmitters and feed it into the computer in the car to warn of icy road conditions and perhaps change the braking system's performance capability to deal with the problem.

There is no end to the ingenuity of engineers. There is no end to the expense side either. It is always the driver's responsibility to adjust to the road conditions. If it is slippery, slow down. If traffic is heavy, back off. People just simply do not want to do what we want them to do. They often do not act in their own best interests.

What can we do about that? Education is the key. I keep coming back to education. People do not act totally irrationally. What we have is a lack of understanding. The average person really has no idea how far it will take to stop from any given speed because they do not practise those things. In driver training programs, this is taught and practised. People must learn the techniques and gain the experience, so that as they are driving down the road, they will have some idea of their manoeuvring capabilities and their braking capabilities, and that will affect their following distance and the speed at which they choose to drive. Education is a very powerful tool.

You alluded to drinking drivers. That is an area where we do have good evidence of the power of education. In British Columbia, some 14 years ago, we implemented a program called Counter Attack. This was a program to raise awareness. Essentially, it was a public relations campaign. It was a bit fraudulent because there were supposedly a great number of blood-alcohol testing vans; this is what we were told through television commercials and radio messages and newspaper advertisements. They were going to be everywhere. I went seven years without ever seeing one in greater Vancouver, and I drive around a lot. I do not know where they were, but I never found them.

However, that educational campaign raised the awareness of the average citizen that drinking and driving is not a brilliant thing to do. We taught people that this is a dangerous activity, it is irresponsible. We changed public attitudes. Being drunk and driving is an intolerable act, and today most people accept it as intolerable.

**Senator Perrault:** Are the penalties tough enough?

**Mr. Lowes:** I will return to that in a second, Senator Perrault.

systèmes de régulation de la circulation, avec des avertissements lumineux annonçant intersections et passages dangereux.

De nombreuses techniques qui avertiraient mieux les gens sont en train d'être mises au point. Dans certaines régions de la Colombie-Britannique, vous pouvez régler votre poste de radio sur une station donnée avant de pénétrer dans une zone montagneuse pour savoir quelles y sont les conditions climatiques et routières. À l'avenir, on aura des véhicules avec des microprocesseurs intelligents qui pourront capter des données fournies par des émetteurs au sol et les verser à l'ordinateur monté à bord de l'automobile pour avertir le conducteur de conditions verglacées et qui modifieront peut-être le système de freinage en conséquence.

Les ingénieurs ne manquent pas d'imagination. Mais les coûts ne manqueront pas non plus. Il incombera toujours au conducteur de s'adapter aux conditions de la route. Si la route est glissante, alors il faut ralentir. Si la circulation est dense, alors il faut se laisser plus de marge de manoeuvre. Les gens ne veulent tout simplement pas faire ce que nous espérons d'eux. Souvent, ils n'agissent pas dans leur propre intérêt.

Que peut-on y faire? La clé, c'est l'éducation. J'y reviens toujours. Les gens n'agissent pas de façon tout à fait irrationnelle. Le problème, c'est un manque de compréhension. Le conducteur moyen n'a pas la moindre idée de la distance qu'il lui faut pour arrêter sa voiture, à telle ou telle vitesse, car il ne s'occupe pas de ce genre de choses. Dans les programmes offerts dans les auto-écoles, on enseigne ce genre de choses, et les gens s'entraînent. Les gens doivent apprendre les techniques et acquérir de l'expérience afin que lorsqu'ils conduisent, ils aient une certaine idée de leur capacité de manoeuvre et de freinage, et cela aurait une incidence sur le choix de la distance qu'ils s'accorderont par rapport aux autres véhicules et de la vitesse à laquelle ils choisiront de rouler. L'éducation est un outil très puissant.

Vous avez parlé des conducteurs en état d'ébriété. Il s'agit là d'un domaine dans lequel nous avons la preuve de l'importance de l'éducation. En Colombie-Britannique, il y a environ 14 ans, on a mis en oeuvre un programme appelé Counter Attack. Il s'agissait d'un programme de sensibilisation. C'était en gros une campagne de relations publiques. C'était un petit peu frauduleux, car il était censé y avoir toutes sortes de fourgonnettes pour la vérification du taux d'alcoolémie; c'est ce qu'on nous avait dit à la télévision, à la radio et dans les journaux. Il allait y en avoir partout. Pendant sept ans, je n'en ai jamais aperçu une seule dans toute la région vancouveroise, et je conduis beaucoup. J'ignore où elles étaient, mais je n'en ai jamais vu une seule.

Cette campagne d'éducation a néanmoins sensibilisé le citoyen moyen au fait que ce n'est pas très brillant de boire et de conduire. On a appris aux gens qu'il s'agit là d'une activité dangereuse et irresponsable. On a changé l'attitude des gens. Être ivre et conduire est un acte intolérable, et de nos jours, la plupart des gens sont de cet avis.

**Le sénateur Perrault:** Les pénalités sont-elles suffisamment sévères?

**M. Lowes:** J'aborderai cette question dans un instant, sénateur Perrault.



The reality is that most reasonable people now behave responsibly and reasonably, and they have cut back on their drinking and driving. We do not have a problem with impaired driving. We have a problem with drunk driving. We have been sold an illusion that if someone has a glass of wine or a beer over dinner and then gets into a car an hour and a half later, he or she is suddenly transformed into a raving lunatic who is totally incompetent. That is not the case.

The average blood-alcohol reading of a person apprehended for drunk driving in this province is 0.17, almost twice the legal limit. That is not the result of drinking one beer. The people who are charged with impaired driving causing death have an average blood-alcohol reading of 0.25. They can hardly stand up. As I said, we do not have a problem with impaired driving. We have a problem with drunks driving.

**Senator Bacon:** Would you favour random testing?

**Mr. Lowes:** The experience in Australia has shown how effective random testing can be. Every police vehicle is equipped to do roadside inspections and random testing. They have roving squads that stop on the side of the road in the morning and set up their equipment. They stop six cars and test them and let them go on their way, then stop the next six cars and test them. If they find nobody, they move on to another location and do the same thing over and over again.

**Senator Bacon:** They have been very successful.

**Mr. Lowes:** Drivers in Australia know how frequently they are going to encounter these things.

When talking about penalties, other than capital punishment there is no penalty that will stop an alcoholic from drinking. The biggest problem we have with drinking and driving, since we have removed most of the slightly impaired social drinkers from the road, is that we are now left with alcoholics, drug addicts and social psychopaths who simply refuse to go along with the order of society. For those people, we need big sticks. We have to determine who these people are. Are we are dealing with someone who has a medical condition, an addiction problem? If so, we should get them into treatment before we let them back out on the road. If we are dealing with social psychopaths, in my opinion we should take their car, compress it into a little cube and give it back to them and tell them to drive that.

We could also treat drunk drivers in the same manner as someone smuggling drugs across the border. They would forfeit their vehicle to the Crown, which would have a big auction and help reduce the deficit, or the car could be given to the Safety Council for drivers' safety programs. That would solve our funding problem.

La réalité est qu'aujourd'hui la plupart des gens raisonnables se comportent de façon responsable et raisonnable, et limitent leur consommation d'alcool lorsqu'ils vont prendre le volant. Nous n'avons pas un problème de conduite en état d'ébriété, nous avons un problème de conduite en état d'ivresse. Ce n'est pas vrai que si une personne prend un verre de vin ou une bière en mangeant puis monte dans sa voiture une heure et demie plus tard, il ou elle est tout d'un coup transformé en monstre enragé qui est totalement incompetent. Ce n'est pas du tout le cas.

Dans cette province, le taux moyen de concentration d'alcool dans le sang d'une personne arrêtée pour conduite en état d'ivresse est de 0,17, soit près du double de la limite autorisée. Le fait d'avoir bu une bière ne va pas produire une telle concentration. Les personnes accusées de conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort ont un taux d'alcoolémie moyen de 0,25. Elles ont du mal à tenir debout. Comme je viens de le dire, nous n'avons pas un problème de conduite en état d'ébriété; le problème, ce sont les gens ivres qui prennent le volant.

**Le sénateur Bacon:** Seriez-vous favorable à un système de vérifications au hasard?

**M. Lowes:** L'expérience australienne montre à quel point les vérifications au hasard peuvent être efficaces. Chaque véhicule de police est équipé pour faire des inspections et des contrôles d'alcoolémie ponctuels. Ils ont des escouades mobiles qui s'arrêtent le long de la route le matin pour installer leur matériel. Elles arrêtent six automobilistes, leur font subir l'alcotest, recommencent avec six autres voitures, et ainsi de suite. Si elles ne trouvent personne dont le taux d'alcool dépasse la limite, elles partent s'installer ailleurs et recommencent le processus.

**Le sénateur Bacon:** Elles ont obtenu d'excellents résultats.

**M. Lowes:** En Australie, les automobilistes savent qu'ils vont souvent rencontrer ce genre de choses.

Lorsqu'on parle de pénalités, en dehors de la peine capitale, il n'y a aucune pénalité qui va empêcher un alcoolique de boire. Le plus gros problème que nous avons pour ce qui est de la conduite avec facultés affaiblies, depuis qu'on a enlevé de la route la plupart des personnes qui prennent tout simplement un verre par-ci par-là et à qui il arrive parfois de dépasser la limite autorisée, est que nous n'avons plus que les alcooliques, les drogués et les psychopathes qui refusent tout simplement de respecter les règles de la société. Pour ces gens-là, il nous faut de gros bâtons. Il nous faut déterminer qui sont ces gens-là. S'agit-il de personnes qui ont un problème d'ordre médical, un problème de toxicomanie? Dans l'affirmative, on devrait les soigner avant de les autoriser à reprendre le volant. S'il s'agit de psychopathes, à mon avis, on devrait confisquer leur voiture, l'écraser pour en faire un petit cube, la leur rendre comme cela et leur dire que c'est cela qu'ils pourront conduire.

Nous pourrions également traiter les personnes qui conduisent en état d'ivresse de la même façon que l'on traite les trafiquants de drogue qui essaient de passer la frontière avec leur chargement. Elles céderaient leur véhicule à la Couronne, qui tiendrait une grosse vente aux enchères, ce qui aiderait à réduire le déficit, ou bien leur voiture pourrait être mise à la disposition des

**Senator Perrault:** I heard that if someone in Australia refuses to take a breath test, he or she receives an automatic, mandatory 30-day licence suspension.

**Mr. Lowes:** In my opinion, the penalties are already severe enough. The problem we have is that, (a) people do not believe that they are ever going to be apprehended; (b) they do not believe that even if they are apprehended they will ever be found guilty in a court of law; and (c) if they do, it will be five or six years before they will have to pay a penalty, if ever.

We have taken away the immediacy and the certainty. If people believe that they will probably get caught, if they believe they will almost certainly be found guilty, and if they believe that the punishment will be significant, then they might change their behaviour. The reality is that our conviction rate has gone from 94 per cent to 47 per cent in this province in the last five years.

**Senator Perrault:** From 95 per cent to 47 per cent?

**Mr. Lowes:** Yes. We have an industry in our legal system. The penalties are so severe it is now worthwhile defending yourself at almost all costs. The technicalities hamstringing our police officers and our judicial system. It is too complicated, it is too uncertain. Do something about that and you will have an impact.

**Senator Adams:** Many drivers use cellular phones while driving on the highway. How much effect does it have on a driver whose wife starts arguing with him on the phone?

**Mr. Lowes:** Cellular phone safety is an interesting exercise in logic. The problem with cellular phone use while the vehicle is in motion is the potential for distraction. There is also the potential for the inability to physically control the car. Hence, free connections might be a feature down the road. Manufacturers would install plug-ins for cell phones so that every car would come with a hands-free connection. That is a feature in some luxury cars today.

I would challenge the notion that merely having a conversation on a cellular phone is automatically a dangerous act. Do we not all talk to our passengers? Do we not all listen to our radios while we drive? A driver can be distracted by any number of things. It is the way you drive and what your priorities are while you are driving that count. I drive my wife crazy because if I see something while we are driving, I will stop in mid-sentence and pay attention to the problem. Then, 30 seconds later, she is asking me to finish the sentence and I have forgotten what we were talking about because I became focused on the traffic situation. However, I would rather insult my wife than have a collision.

**The Chairman:** How is the B.C. Safety Council funded?

responsables des programmes de conduite organisés par le Safety Council. Cela réglerait notre problème de financement.

**Le sénateur Perrault:** J'ai entendu dire qu'en Australie, si une personne refuse de se soumettre à l'alcotest, on lui impose automatiquement une suspension de permis de 30 jours.

**M. Lowes:** À mon avis, les pénalités sont déjà suffisamment sévères. Le problème que nous avons est que, a), les gens ne pensent pas qu'ils vont se faire arrêter, b), même s'ils se font arrêter, ils ne pensent pas qu'un tribunal les trouvera coupables, et, c), si c'est le cas, ils n'auront de pénalité à payer que cinq ou six ans plus tard, au pire.

On a éliminé le caractère immédiat et certain de la pénalité. Si les gens étaient convaincus qu'ils risqueraient fort de se faire prendre, qu'ils seraient presque invariablement jugés coupables et que la peine serait conséquente, alors ils changeraient peut-être leur comportement. La réalité est que notre taux de condamnation est passé dans cette province de 94 à 47 p. 100 au cours des cinq dernières années.

**Le sénateur Perrault:** De 95 à 47 p. 100?

**M. Lowes:** Oui. Nous avons une industrie dans notre système judiciaire. Les pénalités sont si sévères qu'il vaut aujourd'hui la peine de vous défendre quel qu'en soit le coût. Les détails techniques entravent nos policiers et notre système judiciaire. C'est trop complexe, trop incertain. Faites quelque chose à ce niveau-là, et cela aura des conséquences.

**Le sénateur Adams:** De nombreux conducteurs utilisent leur téléphone cellulaire lorsqu'ils roulent sur la grande route. Quelle incidence cela a-t-il sur un conducteur dont l'épouse commence à se disputer avec lui au téléphone?

**M. Lowes:** La question de l'utilisation du téléphone cellulaire en toute sécurité est un intéressant exercice de logique. Le problème avec l'utilisation d'un téléphone cellulaire lorsqu'un véhicule est en mouvement est le potentiel de distraction. Intervient également le risque d'être incapable de contrôler physiquement le véhicule. Des téléphones mains libres vont peut-être finir par être proposés sur le marché. Les constructeurs installeraient des fiches pour téléphone cellulaire de sorte que chaque voiture serait adaptée à l'utilisation d'un téléphone mains libres. Cela existe déjà dans certaines voitures de luxe.

Je contesterai l'idée que le simple fait d'avoir une conversation téléphonique en utilisant un appareil cellulaire constitue automatiquement un acte dangereux. Ne parle-t-on pas avec nos passagers? N'écoute-t-on pas la radio lorsqu'on conduit? Un conducteur peut être distrait par quantité de choses. Ce qui compte, c'est la façon dont vous conduisez et vos priorités pendant que vous êtes au volant. J'énervais beaucoup mon épouse car si je vois quelque chose pendant que nous sommes en voiture, je m'arrête en plein milieu de ma phrase pour consacrer toute mon attention au problème. Puis, 30 secondes plus tard, elle me demande de terminer ma phrase et j'ai entre-temps oublié ce dont il s'agissait. Je préfère néanmoins insulter ma femme plutôt que d'avoir un accident.

**Le président:** Comment le B.C. Safety Council est-il financé?



**Mr. Lowes:** Unlike the first 50 years of our existence, we are now totally self-sufficient, for better or worse — and so far it is for worse. We used to receive government funding.

**The Chairman:** You raise your funds through solicitation and through the sale of education programs?

**Mr. Lowes:** Yes, primarily through training program revenues. We are a membership-based organization, but only about 5 per cent of revenue comes from membership.

**Mr. Lowes:** Do you sell packaged training courses on things such as front-wheel drive, four-wheel drive, the new disc brakes, antilock brakes?

**Mr. Lowes:** The information on vehicle technologies is contained in the programs as opposed to having a special program for any particular technology. We do have some specialized programs such as motorcycle rider training. We used to have the best truck-driver training in the province. The lack of standards made it uneconomic for us to continue with that program, so we stopped.

**The Chairman:** Is there a facility in Vancouver where I could send my son or daughter to take training?

**Mr. Lowes:** If are you talking about basic driving training, yes, there are a large number of commercial driving schools.

**The Chairman:** That is how to start and stop a car?

**Mr. Lowes:** Yes, there a large number of commercial schools.

**The Chairman:** Where would I go specifically to learn how to handle a front-wheel drive on ice as opposed to rear-wheel drive?

**Mr. Lowes:** A few of the commercial schools do have some supplementary driver-improvement programs. Some specialty trainers like ourselves have long been involved in such activities and someone could come to us for special training.

**The Chairman:** It is not readily available?

**Mr. Lowes:** It is not universally available, no.

**The Chairman:** I would suspect that it is not readily available anywhere in Canada.

**Mr. Lowes:** I would probably agree with you.

**The Chairman:** If you had two cents out of each litre of petroleum taxes, do you think it would be useful to spend some of that money on the establishment of driver-training schools, in addition to spending it on the highways where it is needed?

**M. Lowes:** Contrairement à la situation que nous avons vécue pendant nos 50 premières années d'existence, nous sommes aujourd'hui entièrement autosuffisants, pour le meilleur et pour le pire... et pour l'instant, c'est plutôt pour le pire. Autrefois, nous recevions une aide financière du gouvernement.

**Le président:** Vous assurez votre financement au moyen de campagnes de levée de fonds et de la vente de programmes d'éducation?

**M. Lowes:** Oui, principalement au moyen de vente de programmes de formation. Nous sommes une organisation de membres, mais seuls 5 p. 100 de nos recettes proviennent des cotisations des membres.

**Le président:** Vendez-vous des cours portant sur, par exemple, la conduite de véhicules à quatre roues motrices, les nouveaux freins à disques, les freins antiblocage, et cetera?

**M. Lowes:** Les renseignements sur les différentes technologies sont contenus dans les programmes. Nous n'offrons pas des programmes particuliers portant sur les différents dispositifs. Nous offrons néanmoins certains programmes spécialisés, comme par exemple la conduite de motocyclette. Nous offrons autrefois les meilleurs cours de conduite de camion dans la province. L'absence de normes dans ce domaine était cependant telle qu'il n'était pas rentable pour nous de maintenir ce programme, alors nous l'avons supprimé.

**Le président:** Y a-t-il un établissement à Vancouver où je pourrais envoyer mon fils ou ma fille pour y suivre un cours de formation?

**M. Lowes:** Si vous voulez parler de cours de conduite de base, oui, il existe un grand nombre d'auto-écoles commerciales.

**Le président:** Qui apprennent comment faire démarrer et arrêter une voiture?

**M. Lowes:** Oui, il existe un grand nombre d'écoles commerciales.

**Le président:** Où irais-je pour apprendre à conduire sur la glace avec un véhicule à traction avant par opposition à un véhicule à traction arrière?

**M. Lowes:** Quelques-unes des auto-écoles commerciales offrent des cours supplémentaires de perfectionnement pour les conducteurs automobiles. Certains organismes de formation spécialisés comme nous offrent depuis longtemps des programmes du genre et les gens peuvent s'adresser à nous pour obtenir une formation spécialisée.

**Le président:** Cela n'est pas couramment disponible?

**M. Lowes:** Non, pas universellement.

**Le président:** J'imagine que cela n'est couramment disponible nulle part au Canada.

**M. Lowes:** Je serai sans doute de votre avis.

**Le président:** Si vous touchiez 2c. par litre au titre d'une taxe sur le pétrole, pensez-vous qu'il serait utile de consacrer une partie de cet argent à l'établissement d'auto-écoles, en plus d'investir dans les routes, qui ont besoin de travaux?

**Mr. Lowes:** The support of driver-education programs would be extremely beneficial, but funding would be a major issue in there. In a few areas in Canada basic driver education for young people is provided through the school system, but not in British Columbia.

**Senator Adams:** Is there equipment available for a car to give warnings of certain weather conditions, say from Transport Canada? It may be helpful for a driver if there was some warning that it was going to rain that day. It might also add to people's safety.

**Mr. Lowes:** Down the road there will many technologies that will make it possible for improvements in the information that flows through to drivers on such things as environmental conditions, road conditions, traffic conditions. Heads-up displays are not only used in fighter aircraft, they are now available in some automobiles to have the speedometer visible up on the windshield. I am sure these types of things will be incrementally improved over time as the economics permit.

If I may leave you with one last thought, it is that the greatest factors in traffic safety are driver attitude and driver competence, and what is missing the most is a sense of personal responsibility for safety. The only way we are going to change that is by educating people properly for the task and then following up with proper administration of the licensing system using effective standards, and by taking the licence away from people who are not willing to live up to their responsibilities.

**The Chairman:** Please accept our appreciation for your time and the effort in appearing before the committee.

The committee adjourned.

---

Upon resuming.

**The Chairman:** Our next witness is Mr. Stan Watterson.

**Mr. Stan Watterson, Pacific Trollers Association:** Honourable senators, I am a commercial fisherman. I have fished on the west coast of Vancouver Island practically all my life. I thank the committee very much for taking the time to hear us again. For the past few years the champion of our lighthouse cause has been Pat Carney. I am sure she has much more to offer on this than have I. However, I would like to put some things on the record.

For the last few years there have been automated wind reports from both Solander and Saturn Isles which have been about 70-per-cent reliable. In other words, 30 per cent of the time they are broken down and unavailable. When the weather is inclement

**M. Lowes:** Un soutien financier pour les programmes de conduite automobile serait extrêmement bénéfique, mais l'aspect financier serait très important. Dans quelques régions du pays, une formation de base pour les jeunes gens est offerte dans le cadre du système scolaire, mais ce n'est pas le cas en Colombie-Britannique.

**Le sénateur Adams:** Cela existe-t-il un dispositif que l'on puisse monter dans une voiture pour avertir le conducteur de certaines conditions météorologiques, mettons, des bulletins de Transports Canada? Ce pourrait être utile pour un conducteur qu'il y ait un avertissement, si de la pluie est par exemple prévue pour la journée. Cela pourrait également contribuer à la sécurité des gens.

**M. Lowes:** Il y aura, un jour, de nombreuses technologies qui permettront d'améliorer les renseignements fournis aux conducteurs sur des choses telles les conditions environnementales, les conditions routières, la densité de la circulation, et cetera. L'affichage frontal n'est plus réservé aux avions de chasse; on s'en sert dans certaines automobiles dans lesquelles le compteur de vitesse est visible sur le pare-brise. Je suis certain que ces genres de choses continueront de s'améliorer au fil du temps, au gré des moyens disponibles.

J'aimerais, avant que nous ne nous quittions, vous laisser une dernière pensée. Les plus importants facteurs en matière de sécurité routière ce sont l'attitude des conducteurs et leurs compétences, et ce qui manque le plus chez les conducteurs automobiles c'est un sentiment de responsabilité personnelle à l'égard de la sécurité. La seule façon de changer cela sera d'éduquer les gens, de les préparer de façon satisfaisante à la tâche qui leur reviendra et d'assurer le suivi avec une bonne administration du système de délivrance de permis, fondée sur des normes et qui permette de retirer le permis aux gens qui ne sont pas prêts à accepter leurs responsabilités.

**Le président:** Nous vous remercions du temps et des efforts que vous avez consacrés au comité en venant comparaître devant lui.

La séance est levée.

---

Reprise des travaux.

**Le président:** Notre prochain témoin est M. Stan Watterson.

**M. Stan Watterson, Pacific Trollers Association:** Honorables sénateurs, je pratique la pêche commerciale. J'ai pêché pratiquement toute ma vie sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Je vous remercie beaucoup de prendre le temps de nous entendre encore une fois. C'est Mme Pat Carney qui a défendu le dossier des phares ces dernières années. Je suis sûr qu'elle peut vous en dire beaucoup plus que moi à ce sujet, mais j'aimerais formuler certaines observations pour les fins du compte rendu.

Au cours des dernières années, nous avons pu nous fier environ 70 p. 100 du temps aux rapports informatisés sur les vents qui sont transmis des îles Solander et Saturn. Autrement dit, les appareils sont en panne ou inutilisables 30 p. 100 du temps.



and accurate information would be useful to both mariners and aviators, it is not available.

Automation may be fine for lighthouses that are accessible by land and can be repaired during poor weather conditions. Automated weather devices are more likely to fail during poor weather conditions. Lighthouses that are not accessible by land must be serviced via helicopter by maintenance personnel. This cannot be accomplished until the weather has settled down.

Mariners and aviators get more than weather reports from the lighthouse. We also get reports on cloud level, visibility and conditions at sea, sometimes as far as a couple of miles offshore, and wave conditions offshore caused by heavy tides which will affect our decisions for safe passage.

We have already lost some lighthouses at strategic locations such as the one at Cape St. James, which affects safety today. Often lightkeepers are responsible for coordinating search and rescue operations which are successful because of their immediate participation. Death from exposure in the sea is prevented when help is available immediately. Automation cannot offer any help. Lightkeepers save lives every year because of their immediate response.

How much value does our government place on human life? I ask each of you that question. There is no doubt in the minds of aviators and mariners that their safety is in great jeopardy. The object of automation of lighthouses is to save money. The cost of helicopters is high, especially when the pilot and helicopter have to stand by while a technician makes repairs. It may take a considerable amount of time to assess and correct the problem. Reliability of automated devices is so poor at this time that we feel our safety is being compromised.

We have received some information from Senator Pat Carney, for which we are grateful. The paper she sent us stated that the "National Marine Strategy" presented by the House of Commons Standing Committee on Transportation noted that the general consensus was that search and rescue should be seen as being in the public interest and considered an essential service. The committee specifically recommended that search and rescue services should be treated as essential and a no-cost recovery program applied.

At the ad hoc committee on lighthouses, many witnesses stressed that the alternative equipment used by the Coast Guard to replace people in lightstations fails at times when it is most needed. This was proven once again in the big storm of October 17, 1996, when equipment installed at destaffed lightstations failed to perform to the level promised by the Coast Guard while it was seeking support for these alternative services.

Quand il fait mauvais et que les marins aussi bien que les aviateurs auraient besoin de données météorologiques exactes, ils ne peuvent pas en avoir.

C'est peut-être bien d'automatiser les phares qui sont accessibles par la route et qui peuvent donc être réparés quand il fait mauvais. C'est quand il y a une tempête que les appareils météorologiques automatisés sont davantage susceptibles de tomber en panne. Quand le phare n'est pas accessible par la route, la seule façon de les réparer est d'envoyer des techniciens par hélicoptère, mais cela n'est possible que lorsque la tempête s'est calmée.

Les phares fournissent aux marins et aux aviateurs beaucoup plus que des bulletins météo. Ils les renseignent aussi sur l'étage de nuage, sur la visibilité, sur les conditions en mer, parfois jusqu'à plusieurs milles de la côte, et sur la force des vagues qui se forment sur l'océan sous l'influence des grosses marées. Tous ces renseignements les aident à décider s'ils peuvent prendre la mer sans danger.

On a déjà fermé des phares qui se dressaient à des points stratégiques comme celui du cap St. James. Notre sécurité en souffre aujourd'hui. Les gardiens de phare coordonnent souvent des opérations de recherches et de sauvetage en mer, et ces opérations réussissent parce qu'ils réagissent immédiatement. C'est grâce à cette intervention que des personnes tombées à l'eau sont sauvées. L'automatisation ne peut rien faire pour elles, alors que les gardiens de phare sauvent des vies chaque année parce qu'ils interviennent rapidement.

Quel prix le gouvernement attache-t-il à la vie d'un homme? Je pose cette question à vous tous. Il ne fait aucun doute dans l'esprit des aviateurs et des marins que leur sécurité est très menacée. On automatise les phares parce qu'on veut économiser de l'argent. Pourtant, cela coûte cher de faire venir un hélicoptère, surtout quand le pilote doit attendre pendant que le technicien répare le matériel. Il faut parfois beaucoup de temps au technicien pour trouver le problème et le réparer. Nous pouvons si peu nous fier aux appareils automatisés aujourd'hui que nous nous sentons en danger.

Le sénateur Pat Carney nous a communiqué des éléments d'information dont nous lui sommes reconnaissants. D'après le document qu'elle nous a envoyé, on peut lire dans le rapport intitulé «Une stratégie maritime nationale», préparé par le comité permanent des transports de la Chambre des communes, que tout le monde s'accorde à dire que les recherches et le sauvetage en mer doivent être perçus comme des services d'intérêt public et être considérés comme essentiels. Le comité a expressément recommandé que les services de recherches et de sauvetage soient assimilés à des services essentiels et ne soient pas visés par un programme de recouvrement des coûts.

Plusieurs témoins qui ont comparu devant le comité spécial chargé d'étudier la question des phares ont fait valoir que l'équipement par lequel la Garde côtière a remplacé les gardiens de phare tombe en panne aux moments où l'on en a le plus besoin. Cela s'est produit encore une fois pendant la grosse tempête du 17 octobre 1996. L'équipement installé dans les phares vidés de leur personnel n'a pas fonctionné aussi bien que

On November 6, 1995, then Fisheries Minister Brian Tobin wrote, in outlining his destaffing plans, that he had directed the Coast Guard to ensure that no lighthouse be destaffed until safety and other essential services can continue to be provided.

To our dismay, they have demanned some lighthouses. The one at Cape St. James was a big one. I heard that they even destroyed the buildings there, so it would be hard to man that one again without great expense.

I would like to know how much it costs now to run the lighthouses and how much it is anticipated will be saved. Based on the reliability of the automated equipment, I suggest that there will be so much maintenance to be done that there will be no savings. There will also be a cost in lives, which must be taken into consideration.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Watterson.

**Senator Bacon:** I was surprised that you said the object of automation of lighthouses is to save money. The object is not only to save money. Lighthouses are very important, and we heard some good recommendations for them today, but automation is something we will have to accept some day.

Would you accept having people staff the lighthouses until we get the AWOS to function well? There have been problems, as you said in your brief.

**Mr. Watterson:** There are many services that automation cannot perform. As I said in my presentation, in many instances lightkeepers are on the job 24 hours a day and are available if someone has a mishap.

As many as a half dozen lives are saved each year by the presence and wits of lightkeepers. Even in dreadful weather, they have taken some extraordinary measures to get people out of the water immediately. The survival rate after being in the waters off British Columbia for any length of time is not very high.

Our lighthouses are not accessible by land. They cannot be compared to automated lighthouses that are accessible by land. Faulty equipment on a lighthouse accessible by land can be repaired immediately. Unfortunately, equipment usually fails during adverse weather and it remains inoperable for as long as the storm lasts.

Our coast is prone to storms. We have over 100 of them every year. With the inaccessibility of our lighthouses, I do not see how the job can be done properly with automation. I believe the human element is necessary.

**Senator Bacon:** Would you suggest two categories of lighthouses; automated stations where they can be reached easily, and fully staffed stations where they cannot?

**Mr. Watterson:** Yes and no. The automated equipment in an accessible station can be repaired within half an hour. However, in

l'avait promis la Garde côtière, qui espérait que les services obtenus grâce aux nouveaux appareils seraient bien accueillis.

Le ministre des Pêches d'alors, M. Brian Tobin, avait écrit le 6 novembre 1995 au sujet de son projet de supprimer les postes de gardien de phare, qu'il avait ordonné à la Garde côtière de veiller à ce qu'aucun phare ne se retrouve sans personnel si la sécurité et les services essentiels ne pouvaient être maintenus.

À notre grande consternation, des phares se sont retrouvés sans gardien, dont celui du cap St. James, qui était un gros phare. J'ai entendu dire qu'il avait même été démoli. Difficile donc d'y remettre un gardien à peu de frais.

J'aimerais bien savoir combien cela coûte maintenant de faire fonctionner les phares et combien on prévoit économiser. À voir la fiabilité de l'équipement automatisé, j'ai l'impression qu'il y aura tellement de travail d'entretien à faire qu'aucune économie ne sera possible. Il y aura aussi un coût en vies humaines, et il faut en tenir compte.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Watterson.

**Le sénateur Bacon:** J'ai été surprise de vous entendre dire que c'est pour économiser de l'argent que l'on automatise les phares. Le but n'est pas seulement de réaliser des économies. Les phares jouent un rôle très important et nous avons entendu aujourd'hui de bonnes recommandations en leur faveur. L'automatisation est cependant quelque chose qu'il faudra accepter un jour.

Accepteriez-vous qu'il y ait un gardien dans les phares jusqu'à ce que le système AWOS fonctionne bien? Il y a eu des problèmes d'après ce que vous avez dit dans votre mémoire.

**M. Watterson:** Il y a beaucoup de services que l'automatisation ne peut rendre. Comme je l'ai dit, les gardiens de phare sont là jour et nuit, prêts à aider quiconque se trouve en péril.

Pas moins d'une demi-douzaine de vies sont sauvées chaque année grâce à la présence et à la vivacité d'esprit des gardiens de phare. Même dans les pires tempêtes, ils ont pris des mesures extraordinaires pour sortir immédiatement les naufragés de l'eau. Dans l'océan au large de la Colombie-Britannique, les chances de survie sont très minces peu importe le temps passé dans l'eau.

Il est impossible d'accéder à nos phares par la route. On ne peut les comparer aux phares automatisés qui sont accessibles par la route. Dans leur cas, une pièce d'équipement qui tombe en panne peut être réparée immédiatement. Malheureusement, c'est par mauvais temps d'habitude que les appareils tombent en panne et ils demeurent inutilisables tant que la tempête dure.

Notre côte est très sujette aux tempêtes. Nous en avons plus d'une centaine par année. Comme nos phares sont inaccessibles, je ne vois pas comment ils peuvent remplir leur rôle convenablement si on les automatise. Je crois la présence humaine nécessaire.

**Le sénateur Bacon:** Êtes-vous en train de suggérer qu'il devrait y avoir deux sortes de phares: des phares automatisés quand l'accès par la route est possible et des phares avec gardien dans le cas contraire?

**M. Watterson:** Oui et non. Le matériel automatisé peut être réparé à l'intérieur d'une demi-heure quand le phare est accessible



an unmanned lighthouse there is no one to see when there is someone in the water.

Several years ago, a lighthouse keeper was dressed in a Santa Claus suit prepared to deliver toys to the neighbourhood kids. He looked out from the lighthouse and saw a boat overturned. He rescued a commercial fisherman. I believe that fisherman believes to this day that Saint Nicholas saved him.

**Senator Perrault:** That is what Santa should do.

**Senator Bacon:** Would that be a bureaucratic decision more than a political decision?

**Mr. Watterson:** No, I believe that politics are definitely involved in these lighthouse situations. I have asked numerous people at Workers' Compensation Board why they have not been at the fore fighting for the manning of lighthouses. They have implied that safety will be compromised for the time being but, as it is political, they cannot get involved.

**Senator Bacon:** That is easy to say. People are blaming other people for decisions that are made.

**Mr. Watterson:** I suggest that the only reason for demanning lighthouses heavy lobbying in Ottawa. They do not want a Third World country to ask why Canada does not have automated lighthouses. I am sure there are big lobbies fighting to put this equipment in.

**Senator Bacon:** That is not what we heard this afternoon. This afternoon people said that bureaucrats were pushing for the automation of lighthouses and they did not care what politicians said, including the minister. That is not what you are saying.

**Mr. Watterson:** That is not what I am saying at all.

**Senator Bacon:** You are saying the opposite.

**Mr. Watterson:** I think the human element is absolutely necessary. I do not want to get into the politics.

**Senator Bacon:** No, nor do I. We are concerned about the quality of service we give to people.

**Mr. Watterson:** Absolutely. We must be concerned about safety on the water.

I have been on the water practically all my life and I will probably retire in a few years. I have a 14-year-old son who insists he will be taking the boat over when I have finished. It is for his safety that I am at this meeting; it is for his safety that I am fighting with the Department of Fisheries, hoping that we can come up with something reasonable.

We also have to save our stocks. I am not in favour of fishing right now because I think the stocks have to be saved for future generations.

**Senator Bacon:** Do you think there will come a day when some automation will be necessary, even with staffed lighthouses, or do we already have everything we need for proper safety?

par la route. Par contre, il n'y a personne dans les phares automatisés pour voir que quelqu'un est tombé à la mer.

Il y a plusieurs années, un gardien de phare s'était déguisé en Père Noël pour distribuer des cadeaux aux enfants du voisinage. En regardant à l'extérieur, il a vu qu'un bateau avait chaviré. Il a porté secours à un pêcheur commercial. Je crois que, depuis ce jour-là, le pêcheur croit que le Père Noël lui a sauvé la vie.

**Le sénateur Perrault:** C'est ce que le Père Noël devrait faire.

**Le sénateur Bacon:** Est-ce que la décision serait plus de nature bureaucratique que politique?

**M. Watterson:** Je crois que la politique a bel et bien quelque chose à voir dans la question des phares. J'ai demandé à de nombreuses personnes de la Commission des accidents du travail pourquoi elles ne se trouvaient pas aux premières lignes pour exiger des gardiens dans les phares. Elles ont laissé entendre que la sécurité était compromise à l'heure actuelle, mais qu'étant donné qu'il s'agissait d'un dossier politique, elles ne pouvaient pas s'en mêler.

**Le sénateur Bacon:** C'est facile à dire. Les gens critiquent toujours les décisions prises par les autres.

**M. Watterson:** Je crois que la seule raison pour laquelle on enlève les gardiens est le lobby intense qui se fait à Ottawa. On ne veut pas qu'un pays du tiers monde demande comment il se fait que le Canada n'a pas de phares automatisés. Je suis sûr qu'il y a d'importants groupes de pression qui se battent pour placer des appareils automatisés dans les phares.

**Le sénateur Bacon:** Ce n'est pas ce que nous avons entendu cet après-midi. Cet après-midi, les témoins nous ont dit que ce sont les bureaucrates qui insistent pour automatiser les phares et qu'ils ne se soucient pas de ce que disent les politiciens, y compris le ministre. Ce n'est pas ce que vous dites.

**M. Watterson:** Non, ce n'est pas du tout ce que je dis.

**Le sénateur Bacon:** Vous dites le contraire.

**M. Watterson:** Je crois qu'une présence humaine est absolument nécessaire. Je ne veux pas entrer dans ces questions de politique.

**Le sénateur Bacon:** Non, et moi non plus. Nous nous soucions tous de la qualité du service que nous donnons aux gens.

**M. Watterson:** Tout à fait d'accord. Ce qui doit nous préoccuper, c'est la sécurité en mer.

J'ai navigué pratiquement toute ma vie et je vais probablement prendre ma retraite dans quelques années. J'ai un fils de 14 ans qui dit sans cesse qu'il reprendra mon bateau à ce moment-là. C'est pour sa sécurité que je suis ici; c'est pour sa sécurité que je me bats contre le ministère des Pêches dans l'espoir qu'il arrivera avec une proposition raisonnable.

Il faut aussi que nous préservions les stocks de poissons. Je ne suis pas en faveur de la pêche en ce moment parce que je crois qu'il faut préserver les stocks pour les générations futures.

**Le sénateur Bacon:** Pensez-vous qu'un jour l'automatisation sera nécessaire, même dans les phares où il y aura un gardien, ou est-ce qu'il y a déjà tout ce qu'il faut pour assurer une bonne sécurité?

**Mr. Watterson:** In many cases, the Americans have been on the scene long before our rescue services were available. In one situation, a deckhand passed out on the deck. He had been complaining about a sore back and sore stomach and they just thought he was seasick. He passed out on the deck and they put him in a bunk. They were right off the American border, approximately 12 hours from shore, and called our Canadian Coast Guard for rescue. The Coast Guard told them to start heading for Bamfield, that they could not get anyone out to the boat. When asked if it was possible to get a helicopter out there, they were told that it would be at least three hours before they could get approval from Victoria Search and Rescue to send a helicopter to the boat. With that, the American Coast Guard interrupted the conversation and advised that they could get a helicopter to the boat in 20 minutes. The sick man was lifted off the boat land taken to Victoria Hospital. He had a ruptured appendix.

Sometimes I wonder about our search and rescue. Perhaps our naval forces should be involved. The DFO and the Coast Guard have been amalgamated into what people refer to as "Fish and Ships". I think that for rescue coordinations our navy should be involved. We have never looked to the navy for that. I have no idea what they do out there other than shoot off their big guns, wasting ammunition and effort. The navy could perform a service on rescue missions on the West Coast.

**Senator Bacon:** You do not think that automation could enhance staffed lightstations?

**Mr. Watterson:** Perhaps automation could enhance manned lightstations, but much of the automated equipment often malfunctions. The little strobe in the lighthouses is turned on by a reflection back from the fog bank. In many cases, that signal has not been turned on and we have gone through fog without it. During a recent storm in the gulf, four of them did not operate properly. In many cases, the horn has sounded for four hours after the fog bank has lifted. That is what happens with automation.

**The Chairman:** Something as simple as salt brine on the window can trigger the foghorn when the sun is shining.

**Mr. Watterson:** That is correct.

**The Chairman:** That can be corrected with good housecleaning. You cannot blame the equipment for that. However, it makes the point that a foghorn would not be blowing in the sunshine if there were a man or a woman to turn it on when it was foggy.

**Mr. Watterson:** British Columbia has 10 per cent of the world's fresh water supply because of our storm systems, which is an indication of how many storms we get.

**Senator Bacon:** However, the topography is different.

**M. Watterson:** Il est souvent arrivé que les Américains arrivent sur les lieux bien avant que nos services de sauvetage soient en mesure d'intervenir. Dans un cas, par exemple, un matelot a perdu connaissance sur le pont après s'être plaint d'avoir mal au dos et à l'estomac. Les autres ont simplement cru qu'il avait le mal de mer. Il s'est donc évanoui sur le pont et on l'a transporté sur une couchette. Le bateau était juste au large de la frontière américaine, à environ 12 heures de la côte, et on a appelé la Garde côtière canadienne. Elle a répondu de commencer à mettre le cap sur Bamfield, qu'elle ne pouvait envoyer personne. Quand on lui a demandé si elle pouvait dépêcher un hélicoptère, elle a répondu qu'il lui faudrait au moins trois heures avant d'obtenir du centre de recherches et de sauvetage de Victoria l'autorisation d'en envoyer un. La Garde côtière américaine a alors interrompu la conversation pour dire qu'un de ses hélicoptères pouvait arriver au bateau en 20 minutes.

L'homme malade a été hissé à bord de l'hélicoptère et transporté à l'hôpital de Victoria. Il avait une appendicite perforante. Je m'interroge parfois sur nos services de recherches et de sauvetage. Peut-être faudrait-il mettre nos forces navales à contribution. Le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière ont été fusionnés et forment maintenant une entité que les gens appellent «Fish and Ships». Je crois que la marine devrait participer à la coordination des opérations de sauvetage. On n'a jamais envisagé ce rôle pour la marine. Je me demande bien ce qu'elle fait à part tirer avec ses grosses pièces d'artillerie, gaspiller des munitions et s'activer en pure perte. Elle pourrait fournir un service en participant aux missions de sauvetage sur la côte ouest.

**Le sénateur Bacon:** Vous ne pensez pas que l'automatisation serait un progrès pour les phares où il y a un gardien?

**M. Watterson:** Elle serait peut-être un progrès, mais les appareils automatisés fonctionnent souvent mal. La petite lanterne à feu clignotant des phares est déclenchée par un signal renvoyé par le banc de brouillard. Il est arrivé à maintes reprises que le signal ne se soit pas activé et nous avons dû nous en passer pour naviguer dans le brouillard. Pendant une tempête qui s'est élevée récemment dans le golfe, quatre phares n'ont pas bien fonctionné. La corne de brume a retenti pendant quatre heures après que le banc de brouillard eut disparu. Voilà ce qui arrive avec l'automatisation.

**Le président:** Quelque chose d'aussi anodin que de l'eau salée accumulée sur la vitre peut déclencher la corne de brume quand il fait beau.

**M. Watterson:** C'est vrai.

**Le président:** Un bon nettoyage vient facilement à bout de ce genre de problème. Vous ne pouvez pas accuser le matériel ici. Il est vrai cependant qu'une corne de brume ne résonnerait pas quand il fait beau si c'était un gardien ou une gardienne de phare qui la déclenchait quand il y a du brouillard.

**M. Watterson:** La Colombie-Britannique a 10 p. 100 des réserves mondiales d'eau douce à cause des tempêtes que nous connaissons. Cela donne une idée du nombre de tempêtes que nous avons ici.

**Le sénateur Bacon:** La topographie est différente aussi.



**Mr. Watterson:** Absolutely. Our fjords are so vast and deep that there are no roads going to any of our lighthouses on our coast. Given that, manned lighthouses definitely save lives.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, Senator Bacon has suggested that perhaps we should opt for a hybrid system, at least for the time being; that in locations where there appears to be an absolute necessity for a human presence they remain staffed, and in some locations where the implications are not as serious if something does go wrong, automatic equipment should be installed. It is an interesting idea.

The world is converting to automated lightstations. There is not a single manned facility on the East Coast. I know there are differences in the water there. Norway has a coastline similar to British Columbia and its lightstations are all automated. Those in Great Britain are all automated. Automation is happening everywhere. Does that suggest that others have less respect for the survival of human beings than we have in B.C.? I cannot understand why, when such a massive change is being accepted by the rest of the world, you maintain that every lighthouse should be manned.

Second, you said you want 100-per-cent certainty. Who would provide information if the lighthouse keeper had an appendicitis attack at the same time as a boat started sinking?

**The Chairman:** His wife would.

**Senator Perrault:** Maybe he is not married. Nothing in life is certain, not even political elections.

**Mr. Watterson:** I agree that there is a lot of uncertainty in this world.

**Senator Perrault:** There sure is. This is an indictment against the rest of the world. You are saying that they do not care about human beings.

**Mr. Watterson:** I understand what you are saying.

**Senator Perrault:** I would like to get your views on that.

**Mr. Watterson:** Ninety per cent of the lighthouses you speak of are accessible by land. Ours are not. If inclement weather strikes and lasts for four days, taking the wind meter off the top of a tower, a resident lighthouse keeper could replace it, or at least give an accurate assessment of the weather conditions at the time. In England, for example, they can drive to most lighthouses and repair the wind meter. We cannot. Ours will be down for four days when we need it.

We have a unique coast in British Columbia. It is entirely different from the majority of the East Coast with regard to accessibility as well as inhabitants, which are very sparse. In the United States, there are roads to most of the lighthouses. Our lighthouses are only accessible by helicopter.

**M. Watterson:** C'est tout à fait exact. Nos fjords sont tellement immenses et profonds qu'aucune route ne se rend jusqu'aux phares sur la côte. Dans ces conditions, il est absolument certains que des vies sont sauvées parce qu'il y a un gardien dans les phares.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, le sénateur Bacon a laissé entendre que nous devrions peut-être opter pour une solution combinée, pour l'instant du moins. C'est-à-dire laisser un gardien dans les phares où une présence humaine semble absolument nécessaire et installer des appareils automatisés dans les phares où une panne n'aurait pas de conséquences désastreuses. L'idée est intéressante.

On automatise les phares dans le monde entier. Il n'y a plus un seul gardien dans les phares de la côte est. Je sais que les conditions maritimes ne sont pas les mêmes là-bas. Par contre, la Norvège a un littoral semblable à celui de la Colombie-Britannique et pourtant, tous les phares y sont automatisés. Ceux de Grande-Bretagne aussi. Est-ce que cela signifie que les autres pays ont moins de respect pour la vie humaine que nous en avons en Colombie-Britannique? Je ne comprends pas pourquoi vous soutenez qu'il devrait y avoir un gardien dans chaque phare alors qu'un changement aussi profond que l'automatisation est accepté dans le reste du monde.

Ensuite, vous avez dit que vous vouliez que tout soit sûr à 100 p. 100. Qui transmettra les renseignements si le gardien de phare a une crise d'appendicite au moment même où un bateau commence à sombrer?

**Le président:** Sa femme.

**Le sénateur Perrault:** Et s'il n'est pas marié? Rien n'est sûr dans la vie, pas même les élections.

**M. Watterson:** Je conviens qu'il y a beaucoup d'incertitudes en ce bas monde.

**Le sénateur Perrault:** Il y en a, assurément. C'est une véritable condamnation que vous portez contre le reste du monde. Vous dites qu'il ne se soucie pas des êtres humains.

**M. Watterson:** Je comprends ce que vous dites.

**Le sénateur Perrault:** J'aimerais avoir votre opinion à ce sujet.

**M. Watterson:** Quatre-vingt-dix pour cent des phares dont vous parlez sont accessibles par la route. Les nôtres ne le sont pas. Si une tempête s'élève et dure quatre jours et que les rafales arrachent l'anémomètre au sommet du phare, le gardien qui est sur place peut le remplacer ou au moins donner un rapport précis des conditions climatiques du moment. En Angleterre, par exemple, on peut se rendre en voiture jusqu'à la plupart des phares et réparer les anémomètres. Nous ne pouvons pas le faire ici. Les phares automatisés ne seront d'aucune utilité pendant quatre jours, au moment où nous en avons pourtant besoin.

Les côtes de la Colombie-Britannique ne ressemblent à aucune autre. Elles sont totalement différentes de la plupart de celles de l'Est pour ce qui est de l'accès et de la densité démographique, qui est très faible. Aux États-Unis, des routes mènent à la plupart des phares. Les nôtres ne sont accessibles que par hélicoptère.

**Senator Perrault:** I would be grateful if you could find some statistics on that for us.

**Mr. Watterson:** Yes, I am sure those statistics are available.

**Senator Perrault:** People on the other side of this issue are saying that the whole world is going this way and Canada is being left behind. I like the hybrid idea of Senator Bacon.

Incidentally, that same view was expressed by two or three witnesses earlier. They said that perhaps we should leave experienced personnel in place in certain stations and in other locations go to automation and see how that works out.

**Mr. Watterson:** Most of our lighthouses are very strategically placed. Whoever selected our lighthouse locations long ago picked spots where accidents are prone to happen.

**Senator Perrault:** They were mariners who knew their business.

**Mr. Watterson:** They were mariners who knew what they were doing. In the locations which are accessible by land, I could accept automated equipment. If something went down, it could be repaired within an hour, if lives depended upon it.

The automated wind reports that we get from Saturn and Solander Island are totally unreliable. Numerous times in the sockeye season in August, I have wanted to go from Tahsis, at the top end of the island, into Johnstone Strait in rough weather and wanted a report from Solander Island, which has a reputation for quite dastardly weather.

One night I took my family around there in my 42-foot boat and we ran into terrible weather. I would not have gone had I known what I was getting into. Having chugged all afternoon to get to Solander, I kept going and took my family through some bad weather, only because I could not get a proper report from Solander.

**Senator Perrault:** You have said that the facility is only 70 per cent reliable. That is not a very good percentage.

**Mr. Watterson:** No. It is always down when the weather is inclement.

**Senator Perrault:** We should ask for the records of that particular station to find out exactly what is going on.

**Mr. Watterson:** Absolutely. I have no problem with that at all.

**Senator Perrault:** You said that research shows that such automated systems are approximately 80 per cent reliable. That is not good enough either. If we could get some hard facts on that, it would be helpful.

**Mr. Watterson:** I assure you that they are down more than 20 per cent of the time in the summer. It is when the weather is nice and I do not even need the reports that I can get them.

**Senator Perrault:** They perform well when it is nice and sunny?

**Le sénateur Perrault:** Je vous serais reconnaissant si vous nous trouviez des chiffres à ce sujet.

**M. Watterson:** Oui, je suis sûr qu'il doit y en avoir.

**Le sénateur Perrault:** Les gens qui ne partagent pas votre position disent que le monde entier se dirige vers l'automatisation et que le Canada prend du retard. J'aime l'idée qu'a émise le sénateur Bacon de combiner les deux possibilités.

Deux ou trois témoins avant vous étaient d'ailleurs de cet avis aussi. Ils ont dit que nous devrions peut-être laisser du personnel d'expérience dans certains phares et automatiser les autres pour voir ce que cela donnerait.

**M. Watterson:** La plupart de nos phares sont situés à des points très stratégiques. Ceux qui ont choisi leur emplacement il y a longtemps de cela ont pris des endroits où les accidents arrivent facilement.

**Le sénateur Perrault:** C'étaient des marins qui connaissaient leur affaire.

**M. Watterson:** C'étaient des marins qui savaient ce qu'ils faisaient. Je peux concevoir que l'on automatise les phares accessibles par la route. Si un appareil tombe en panne, il peut être réparé dans l'heure si des vies venaient à dépendre de lui.

Les rapports informatisés sur les vents que nous recevons des îles Saturn et Solander ne sont absolument pas fiables. Il m'est souvent arrivé au mois d'août, pendant la saison de la pêche au saumon sockeye, de vouloir aller de Tahsis, dans la partie supérieure de l'île de Vancouver, au détroit de Johnstone alors qu'il faisait très mauvais et de vouloir obtenir un rapport sur la force des vents de l'île de Solander, qui est réputée pour le temps épouvantable qu'il y fait.

Une nuit, j'ai emmené ma famille vers cet endroit dans mon bateau de 42 pieds et nous avons essuyé une tempête terrible. Je n'y serais jamais allé si j'avais su ce qui m'attendait. Après avoir peiné tout l'après-midi pour atteindre Solander, j'ai continué et entraîné ma famille dans une grosse tempête simplement parce que je n'avais pas pu avoir un rapport correct de Solander.

**Le sénateur Perrault:** Vous avez dit que les bulletins n'étaient fiables qu'à 70 p. 100. Ce n'est pas très bon.

**M. Watterson:** Non. Leur fiabilité laisse toujours à désirer quand il y a des intempéries.

**Le sénateur Perrault:** Nous devrions demander les registres de ce phare-là pour savoir exactement ce qui s'y passe.

**M. Watterson:** Certainement. Cela me convient tout à fait.

**Le sénateur Perrault:** Vous avez dit que les études montrent que les systèmes automatisés sont fiables à 80 p. 100 environ. Cela non plus n'est pas assez. Il nous serait utile d'avoir des faits indéniables.

**M. Watterson:** Je vous assure qu'ils sont en panne plus de 20 p. 100 du temps l'été. Il fait beau à cette époque de l'année et je n'ai même pas besoin des rapports que je pourrais obtenir.

**Le sénateur Perrault:** Ils fonctionnent bien quand il fait beau et ensoleillé?



**Mr. Watterson:** If it blows too hard, they are out of commission. Perhaps the wind meter cannot stand the velocity.

**Senator Perrault:** Perhaps the system has not been perfected yet.

**Mr. Watterson:** Possibly.

**The Chairman:** It is not that the idea is not good. It is just that the technology is not advanced enough to warrant destaffing.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, I think we should ask for the statistics on those stations.

**The Chairman:** They are all available to us.

**Senator Perrault:** I have not seen them.

**The Chairman:** They are in the papers.

**Senator Perrault:** I am referring to these particular stations.

**The Chairman:** Yes. Each individual station record is a matter of public record.

**Senator Perrault:** I have been reading the wrong publications.

**Senator Adams:** Where I live, the weather can change in 10 or 15 minutes. Is that the case where you fish? How long does it take to get warning that the weather is changing? Currently you contact the lightkeeper by radio to get a weather forecast. How will that work with AWOS?

**Mr. Watterson:** Right now, I call one of the lighthouses to get an up-to-the-minute weather report. I use the operators at Cape Scott consistently. That is an excellent place to use the lighthouse station because quite a tide goes through Scott Channel and if the tide is moving in a westerly direction and the wind is blowing from the southeast, it creates a tremendous lump. At the lighthouse, which is set inland a little bit, the wind speed may be less. They will tell you the offshore weather and the approximate height of the waves.

If it were not for the operators at the lightstation, I would have to rely on a weather report that comes out every four hours.

**Senator Adams:** At one time there were about 30 lighthouses along the coast. Now there are 17. As you are coming along the coast, you get weather reports from the lighthouses, which are connected. How did that work before?

**Mr. Watterson:** We used to get reports from a weather ship. I believe that meteorologists now use satellites to forecast storms. However, we have no automated equipment to tell pilots what the cloud ceiling is. Pilots can get cloud level information from a human being at a lightstation, but not from automated equipment. There is great advantage to having people on the job who can give accurate reports.

**M. Watterson:** S'il vente trop, ils se détraquent. Peut-être l'anémomètre ne peut-il pas résister à la force du vent?

**Le sénateur Perrault:** Peut-être le système n'est-il pas encore tout à fait au point.

**M. Watterson:** C'est possible.

**Le président:** Ce n'est pas que l'idée soit mauvaise. C'est simplement que la technologie n'est pas assez avancée pour que l'on vide les phares de leur personnel.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, je pense que nous devrions demander des chiffres au sujet de ces phares.

**Le président:** Nous les avons tous.

**Le sénateur Perrault:** Je ne les ai pas vus.

**Le président:** Ils sont dans les documents.

**Le sénateur Perrault:** Je parle de ces phares en particulier.

**Le président:** Oui, les registres de chaque phare sont publics.

**Le sénateur Perrault:** Je n'ai pas lu les bonnes publications alors.

**Le sénateur Adams:** Là où j'habite, le temps peut changer en l'espace de 10 ou 15 minutes. Est-ce que cela arrive aussi dans les secteurs où vous pêchez? Combien s'écoule-t-il de temps avant que vous sachiez que les conditions météorologiques sont en train de changer? Actuellement, vous communiquez avec le gardien de phare par radio pour obtenir les prévisions du temps. Comment les choses se passeront-elles avec l'AWOS?

**M. Watterson:** Actuellement, je communique avec un des phares pour obtenir le bulletin météo du moment. Je fais constamment appel aux opérateurs du phare du cap Scott. Le phare est très bien placé parce que la marée est très forte dans le chenal Scott. Quand le courant est direction ouest et que le vent souffle du sud-est, cela crée une énorme turbulence. À l'endroit où se trouve le phare, un peu à l'intérieur des terres, le vent peut être moins fort, mais les opérateurs donnent les conditions météorologiques au large et la hauteur approximative des vagues.

S'il n'y avait pas d'opérateurs dans ce phare, je devrais compter sur le bulletin météorologique qui est émis toutes les quatre heures.

**Le sénateur Adams:** À une époque, il y avait une trentaine de phares le long de la côte. Il y en a 17 maintenant. Quand vous naviguez le long de la côte, vous communiquez avec les gardiens de phare qui sont reliés entre eux pour obtenir les bulletins météo. Comment faisiez-vous avant?

**M. Watterson:** Nous recevions les bulletins d'un navire météorologique. Je crois que les météorologues utilisent maintenant les satellites pour prévoir les tempêtes. Malgré tout, il n'y a pas d'appareil automatisé pour informer les pilotes de la hauteur de l'étage de nuage. Les pilotes peuvent obtenir ce renseignement en communiquant avec une personne qui travaille dans un phare, et non avec un appareil automatisé. Il y a beaucoup d'avantages à ce qu'il y ait des personnes sur place qui puissent donner des bulletins précis.

Storms can come up here with no warning. We mariners have barometers on our boats which move quickly up or down when something is coming.

A commercial packer was caught in open waters off Cape Flattery in a storm which struck with such sudden violence that its sails were shredded. It was abandoned to seas that reached 12 metres at their peak. This storm came up in a matter of minutes. Meteorologists call this a "marine bomb". When I am approaching an area which is prone to storms, I call ahead and ask the lighthouse keeper what is happening. I use their services all the time, and I am not the only mariner who does. I know that aviators also use their services.

**Senator Adams:** Thanks to the meteorologists employed with Environment Canada, I can turn on my television at home in the Territories and listen to weather forecasts from northern Quebec, the high Arctic and Manitoba. I can find out exactly where the storms are. So much has changed with technology. Do you have that facility along the B.C. coast?

**Mr. Watterson:** We have a lot of electronic equipment that gives us advantages as far as the weather is concerned. We even have a fax machine aboard the boat and a single side band radio that collects information from satellites. However, when I started to navigate a vessel, I was taught to discount all electronic devices because it is Murphy's Law that when there is inclement weather something will break down and we could be without electronics. We may very well be in a fog bank.

I can remember standing on the bow in the fog, listening to a lighthouse horn and pointing at it so that my dad could run into the beach and follow it along. Once we got into the shallow water, we used an echo sounder. In those days, we had nothing but a compass and an echo sounder. We travelled along for approximately two hours and I again stood on the bow of the boat waiting to hear the bell at San Juan. As soon as I heard the bell, I pointed at it. My father waited until I was 90 degrees to the vessel before he turned and went in. As we went in, we would try to spot the bell, as he knew which side of the bell to pass on.

Usually, once we got inside the bay, the fog lifted and we were in five-fathom calm water where we could throw the anchor down and spend the night until the fog bank lifted. That was all done without navigational equipment. I like to think that I can navigate without the electronic devices that we have. However, I use every device that I have on board.

**Senator Perrault:** Satellite service is excellent, is it not?

**Mr. Watterson:** I have the satellite service on board and it is excellent.

**Senator Perrault:** Science has done well there.

Ici, les tempêtes peuvent s'élever sans prévenir. Il y a un baromètre sur les bateaux. Quand il monte ou descend rapidement, les marins savent que quelque chose se prépare.

Un bateau de transport commercial s'est retrouvé pris en pleine mer au large du cap Flattery dans une tempête si soudaine et si violente que les voiles ont déchiré. Il a été le jouet de vagues qui mesuraient jusqu'à 12 mètres de hauteur. La tempête a éclaté à l'intérieur de quelques minutes, comme une «bombe marine» selon l'expression des météorologues. Quand je m'approche d'un secteur où les tempêtes sont monnaie courante, j'appelle le gardien de phare pour connaître la situation. J'utilise ses services tout le temps et je ne suis pas le seul marin à le faire. Je sais que les aviateurs font aussi appel à lui.

**Le sénateur Adams:** Grâce aux météorologues d'Environnement Canada, quand j'allume la télévision chez moi, dans les Territoires du Nord-Ouest, je peux avoir les prévisions pour le nord du Québec, le haut de l'Arctique et le Manitoba. Je peux facilement savoir où il y a des tempêtes. Les choses ont tellement changé avec la technologie. Avez-vous accès à ce service vous aussi sur la côte de la Colombie-Britannique?

**M. Watterson:** Nous avons beaucoup d'appareils électroniques très utiles pour tout ce qui concerne la météorologie. Nous avons même à bord un télécopieur et une radio à bande latérale modulaire unique qui capte les données provenant des satellites. Mais quand j'ai commencé à piloter un bateau, on m'a appris à ne pas compter sur les appareils électroniques à cause de la loi de Murphy qui veut que quelque chose tombe toujours en panne quand il fait mauvais et que l'on peut se retrouver sans appareil. On peut très bien être alors dans un banc de brouillard.

Je me revois debout sur la proue avant du bateau, en plein brouillard, en train d'écouter la corne de brume et de montrer du doigt à mon père l'endroit d'où venait le son pour qu'il puisse se rapprocher du rivage et le suivre. Arrivés dans les eaux basses, nous utilisions un sondeur acoustique. Dans ce temps-là, nous n'avions qu'un compas et un sondeur acoustique. Nous suivions le rivage pendant deux heures environ, puis je retournais à la proue où je prêtais l'oreille pour entendre la cloche de San Juan. Dès que je l'entendais, je tendais le bras dans sa direction. Mon père attendait d'être à un angle de 90 degrés avant de tourner et de continuer. En avançant, nous essayions de repérer la cloche parce qu'il savait de quel côté passer par rapport à elle.

Habituellement, le brouillard se dissipait dès que nous entrions dans la baie. Nous nous retrouvions alors dans des eaux calmes de neuf mètres de fond. Nous pouvions jeter l'ancre et immobiliser le bateau pour la nuit en attendant que le banc de brouillard se lève. Tout s'était fait sans appareils de navigation. J'aime penser que je sais naviguer en me passant des appareils électroniques. J'utilise néanmoins chacun de ceux que j'ai à bord.

**Le sénateur Perrault:** Le service de satellite est excellent, n'est-ce pas?

**M. Watterson:** J'ai le service de satellite à bord et il est excellent.

**Le sénateur Perrault:** La science a beaucoup fait dans ce domaine.



**Mr. Watterson:** Absolutely. We have plotters on board now that give us absolutely everything we need. However, it is equipment and there is always a chance that equipment will break down. It is not 100 per cent reliable.

**Senator Adams:** I would not completely trust equipment either. In the lakes up north, they can indicate that someone is ahead of you in a Ski-doo or a Honda, but not that you were heading toward open water.

**The Chairman:** Thank you very much, sir.

**Mr. Watterson:** Thank you very much for letting me contribute my 25 cents' worth.

**The Chairman:** It is more valuable than that to us. We appreciate very much your appearance here.

**Mr. Watterson:** Thank you for taking the time to listen to us on the West Coast.

**The Chairman:** Our next witness is Mr. Robert D. McCoy of the Merchant Service Guild.

**Mr. Robert D. McCoy, Merchant Service Guild:** Thank you very much for this opportunity to appear before the committee.

Since the first suggestion of automation came up, the Merchant Service Guild has been against automated lights. The guild represents masters, mates and marine pilots on this coast. Our concern is safety, especially with respect to tugboats, because tugboats are limited by their tow line. Swell and sea conditions are paramount to a tugboat going out into open water. If a rail barge is loaded with chlorine and ammonia for Port Alice on the West Coast, the tugboat operator will not go around Cape Scott unless he knows the exact weather conditions out there, and lighthouses give the only reports on swell and sea condition.

Buoys are located offshore and many times there are unforecast gales around the headlands of northern Vancouver Island. Many times as you go out past Cape Scott you run into a southeast gale blowing up the coast that has not been forecast. The same thing happens around Cape Cook and Solander Island.

As the gentleman who appeared before me stated, now you can call the keeper of the lighthouse who will go out and check and give you a report. They will do this at almost any lighthouse on the coast.

Automation cannot give reports on visibility. Visibility is also very important to bush pilots, of which there are hundreds on this coast. Recently, eight people were killed in Campbell River as a direct result, according to the Canadian Aviation Safety Board, of the lowering of landing requirements by Department of Transport five years ago. Since that time, 32 people have died in similar accidents. Officials at the Department of Transport will only say that they will review the recommendations of the safety board.

**M. Watterson:** Absolument. Nous avons des traceurs à bord qui nous donnent absolument tout ce dont nous avons besoin. Il n'en reste pas moins que c'est du matériel et que les pannes sont toujours possibles. On n'a pas une fiabilité de 100 p. 100.

**Le sénateur Adams:** Je ne me fierais pas non plus complètement à du matériel. Sur les lacs dans le Nord, les appareils peuvent indiquer qu'il y a quelqu'un devant vous sur une motoneige ou une Honda, mais ils ne peuvent signaler que vous vous dirigez tout droit vers une surface qui n'est pas gelée.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur.

**M. Watterson:** Merci beaucoup de m'avoir laissé apporter ma faible contribution.

**Le président:** Elle vaut beaucoup à nos yeux. Nous vous sommes très reconnaissants d'être venu.

**M. Watterson:** Merci à vous d'avoir pris le temps de venir nous écouter sur la côte ouest.

**Le président:** Le prochain témoin est M. Robert D. McCoy, de la Guilde de la marine marchande du Canada.

**M. Robert D. McCoy, Guilde de la marine marchande du Canada:** Merci beaucoup de me permettre de témoigner.

La Guilde de la marine marchande du Canada s'est opposée à l'automatisation des phares dès que la suggestion en a été faite. Notre organisation représente les capitaines, les capitaines en second et les pilotes maritimes de la côte ouest. Notre préoccupation première est la sécurité, surtout celle des remorqueurs, qui sont limités dans leurs manœuvres par la résistance du câble de remorquage. Il est donc extrêmement important pour un capitaine de remorqueur de connaître l'état de la mer et de savoir si elle est houleuse quand il prend le large. Le pilote d'un remorqueur qui doit transporter une barge ferroviaire chargée de chlore et d'ammoniac à Port Alice sur la côte ouest n'ira pas contourner le cap Scott s'il ne sait pas exactement quelles sont les conditions météorologiques à cet endroit. Il n'y a que les gardiens des phares qui donnent les bulletins sur l'état de la mer.

Des bouées sont installées au large, et il y a souvent de violents coups de vent imprévus autour des promontoires au nord de l'île de Vancouver. Il arrive souvent aussi que, passé le cap Scott, on se heurte à de violents coups de vent du sud-est qui s'élèvent de la côte sans prévenir. Il se produit la même chose autour du cap Cook et de l'île Solander.

Comme l'a dit le témoin qui m'a précédé, nous pouvons actuellement appeler le gardien de phare. Il sort pour vérifier la situation et il revient nous dire ce qu'il en est. C'est ce que fait le gardien de presque chaque phare de la côte.

Avec l'automatisation, nous ne pourrions pas avoir de rapports de visibilité. Ces rapports sont importants pour les pilotes de brousse aussi, qui se comptent par centaines sur la côte. Récemment, huit personnes ont perdu la vie à Campbell River pour des raisons qui étaient, selon le Bureau canadien de la sécurité aérienne, directement reliées au relâchement des règles concernant les conditions d'atterrissage. C'est le ministère des Transports qui a permis ce relâchement il y a cinq ans et, depuis, 32 personnes sont mortes dans des accidents comme celui-là. Les fonctionnaires du ministère se contentent de dire quant à eux

This is the same bureaucratic business. I will not say it is political. I believe that it may be ex-DOT bureaucrats in the Ministry of Fisheries and Oceans determined that this will be done at all costs, whether or not the public likes it.

The Lightstation Services Project report shows that every known group of mariners on the West Coast is against automation, including kayakers, marine pilots, tugboat captains, commercial fishermen and those who belong to yachting clubs. Yet, it is being jammed down our throats. I believe that half the time ministers do not know what is going on in their own departments.

During a meeting with the lightkeepers union, a Department of Fisheries and Oceans official told the head of the lightkeepers union that they did not necessarily have to take ministerial direction, that they could do as they pleased. That is wrong. Lives and the environment are at stake. If a go-getter tugboat captain who does not know what is going on tears out there with a loaded oil barge and gets caught and breaks his tow line, we will have a barge full of black oil on the beach — another Alaskan disaster. This is too important.

Senator Perrault was talking about automated lighthouses in Europe and England. I read a newspaper article recently which said that volunteers have remanned over 80 lighthouses in England.

**Senator Perrault:** Can you get that article for us?

**Mr. McCoy:** I cannot remember what paper it was in, but it stated that the lighthouses were being manned voluntarily because of concern for lives on the coast.

**Senator Perrault:** It would be helpful to have that article.

**Mr. McCoy:** The Coast Guard brought an expert out here from England who said he could see no problem. However, marine traffic on the British coast and European coast consists of small freighters and tankers. It is altogether different. Here we have tugboats. The tugboat operators must know what is going on out there and automated stations cannot tell them.

As Mr. Watterson said, half the time the information is not available and many times what it is available is inaccurate. For example, one time I was waiting at Quatsino Sound and received reports from Solander Island and Saturn Island that the wind velocity was in the vicinity of 55 or 60 knots. Those are almost storm force winds. I was looking out there and could not see anything. I called Cape Scott and the lighthouse keeper there told me that it looked like about 10 to 15 miles an hour.

qu'ils étudieront les recommandations du bureau de la sécurité aérienne.

L'automatisation est encore une histoire de bureaucrates. Je ne dirais pas que c'est une question politique. Je crois que ce sont sans doute d'anciens bureaucrates du ministère des Transports qui sont aujourd'hui à Pêches et Océans et qui ont décidé que l'automatisation se ferait coûte que coûte, que le public le veuille ou non.

Le rapport sur le projet des services de phares montre que tous les groupes connus de marins de la côte ouest sont opposés à l'automatisation, y compris les kayakistes, les pilotes maritimes, les capitaines de remorqueurs, les pêcheurs commerciaux et les membres de clubs de voile. Et pourtant, on nous l'impose de force. Je crois que les ministres ne savent pas la moitié du temps ce qui se passe dans leur ministère.

Au cours d'une réunion avec le syndicat des gardiens de phare, un fonctionnaire du ministère des Pêches et des Océans a dit au président du syndicat que les directives du ministre n'étaient pas nécessairement suivies, que les fonctionnaires pouvaient faire comme bon leur semblait. C'est inadmissible. Ce sont des vies et l'environnement qui sont en jeu. Si un capitaine de remorqueur entreprenant qui ne sait rien de l'état de la mer part avec une barge pétrolière et est pris dans une tempête pendant laquelle le câble de remorquage se rompt, on se retrouve avec une pleine barge de pétrole répandu sur les plages — et une autre catastrophe comme celle d'Alaska. L'enjeu est trop important.

Le sénateur Perrault parlait des phares automatisés en Europe et en Angleterre. J'ai lu récemment dans un article qu'il recommandait à y avoir des gardiens bénévoles dans plus de 80 phares en Angleterre.

**Le sénateur Perrault:** Pourriez-vous nous obtenir l'article?

**M. McCoy:** Je ne me rappelle plus dans quel journal il a paru, mais il y était dit que l'on remettait des bénévoles dans les phares parce qu'on craignait pour les vies sur la côte.

**Le sénateur Perrault:** Il serait utile d'avoir cet article.

**M. McCoy:** La Garde côtière a fait venir de Grande-Bretagne un expert qui a dit ne pas voir de problème. Il faut dire que les bateaux qui croisent le long des côtes en Grande-Bretagne et en Europe sont de petits navires de charge et des bateaux-citernes. Ce n'est pas du tout la même chose. Ici, ce sont des remorqueurs. Il faut que les capitaines sachent quelle est la situation en mer et ils ne peuvent obtenir ce renseignement si les phares sont automatisés.

Comme M. Watterson l'a dit, on n'a pas les renseignements qu'il faut la moitié du temps et ceux que l'on a sont très souvent inexacts. Pour vous citer un exemple, un jour où j'attendais à Quatsino Sound, j'ai reçu des bulletins météo de l'île Solander et de l'île Saturn selon lesquels la vitesse des vents se situait autour de 55 ou 60 noeuds. C'était presque des vents de tempête. Je regardais pourtant au loin et je ne voyais rien. J'ai alors appelé le gardien de cap Scott, qui m'a répondu que les vents avaient l'air de souffler entre 10 et 15 milles à l'heure.



I went out and that is exactly what it was. It was just a slow swell and a light breeze, but those two stations reported raging gales. Had I been further up that inlet, I may have spent two days going around in circles, scared to go out, and that would have cost the company money in downtime.

**Senator Perrault:** Did you turn in a complaint?

**Mr. McCoy:** I called Bull Harbour radio about it. They had noticed a problem with that station. The Solander Island station is 200 or 300 feet high. There may be that amount of wind at that height, but certainly not on the surface of the sea. A lightkeeper can give you a visual report. A good lightkeeper gets to know what the sea looks like under different wind conditions, the same as a good sailor. You can almost tell the velocity of the wind.

Automation may be fine for some things, but not on this coast.

**The Chairman:** Much has been made about the closure of all the lighthouses in the United States. Much less has been said of the fact that in the United States the functions that are carried out here by lighthouse keepers have for many years been carried out by the United States Coast Guard, either stationary or on sea patrol. There is a very large United States Coast Guard fleet which is far more sophisticated than our very humble but efficient lightkeepers. Therefore, it is difficult to draw a comparison in that sense.

On the East Coast, we can drive to our lighthouses. In the old days, they were 20 to 30 miles apart. From the top of one lighthouse, you could see well into the district of the next, so the whole area was covered. We had hundreds of them, but they are not necessary today on the East Coast, apart from some spots in Labrador, like they are out here.

**Mr. McCoy:** Not all American stations are automated. The ones on Puget Sound are accessible by road. They are practically right in cities. I believe Cape Flattery is still manned and I know that Five Fingers in Alaska is still manned because of the northeast gales and icing conditions there. You can phone that lightstation for a report on freezing spray.

**The Chairman:** Thank you very much for your appearance today.

Welcome, Mr. Koroscil.

**Mr. Richard Koroscil, Vice-President, Airport Operations, Vancouver International Airport Authority:** Thank you very much for allowing me to make this presentation to the committee today. I will preface my remarks with a few facts about the Vancouver International Airport, or YVR, as it is known in aviation circles.

The airport has been run as a non-profit local airport authority under strict control of the board of directors since 1992 and is the second largest airport in Canada. We are growing at a rather

Je suis sorti et c'était bien vrai. Il y avait une faible houle et un vent léger, alors que les appareils des deux autres phares avaient signalé des vents violents. Si j'avais pénétré un peu plus loin dans le passage, j'aurais peut-être tourné en rond pendant deux jours parce que j'aurais eu peur de m'aventurer plus loin. Ce temps d'immobilisation aurait coûté de l'argent à la compagnie.

**Le sénateur Perrault:** Avez-vous envoyé une plainte?

**M. McCoy:** J'ai appelé le service radio de Bull Harbour. On m'a répondu que l'on s'était rendu compte qu'il y avait un problème avec le phare de l'île Solander. Il mesure entre 200 et 300 pieds. Il se peut que les vents soufflent fort à cette hauteur mais pas à la surface de la mer. Un gardien de phare peut rapporter ce qu'il voit. Un bon gardien finit par connaître l'aspect que prend la mer selon la vitesse du vent, comme un bon marin. On en arrive presque à deviner la force du vent.

L'automatisation peut être bonne à certains égards, mais pas pour notre côte.

**Le président:** On a beaucoup parlé de la fermeture de tous les phares aux États-Unis. On a beaucoup moins parlé par contre du fait que le travail que font nos gardiens de phare ici est effectué depuis des années aux États-Unis par la Garde côtière, à partir d'installations fixes ou au moyen de patrouilles en mer. La Garde côtière américaine est beaucoup plus avancée sur le plan technique que nos très humbles mais très efficaces gardiens de phare. Il est donc difficile d'établir une comparaison.

Sur la côte est, on peut se rendre aux phares en voiture. Autrefois, il y en avait un tous les 20 ou 30 milles. Du sommet du phare, le gardien voyait jusqu'à une bonne distance à l'intérieur du secteur du phare voisin, de sorte que toute la région était couverte. Il y avait des centaines de phares, mais ils ne sont plus nécessaires aujourd'hui sur la côte est comme ils le sont ici, sauf à certains endroits au Labrador.

**M. McCoy:** Ce ne sont pas tous les phares américains qui sont automatisés. Ceux de Puget Sound sont accessibles par la route. Ils sont pratiquement situés dans des villes. Je crois pourtant qu'il y en a encore un gardien au phare du cap Flattery et je sais aussi qu'il y en a un à celui de Five Fingers, en Alaska, à cause des vents violents du nord-est et des conditions de formation de glace que l'on retrouve là-bas. On peut téléphoner au gardien pour avoir un bulletin sur les embruns verglaçants.

**Le président:** Merci beaucoup d'être venu aujourd'hui.

Bonjour, monsieur Koroscil.

**M. Richard Koroscil, vice-président, Opérations aéroportuaires, Administration de l'aéroport international de Vancouver:** Merci beaucoup de me permettre de prendre la parole devant vous aujourd'hui. Je commencerai mon exposé en vous parlant de certains changements apportés à l'aéroport international de Vancouver, que les milieux de l'aviation connaissent sous le sigle d'YVR.

Depuis 1992, l'aéroport de Vancouver est une administration aéroportuaire locale sans but lucratif, placée sous le contrôle très vigilant d'un conseil d'administration. C'est le deuxième aéroport

phenomenal rate of 10 per cent per year. In 1996, we will reach 14 million passengers and 325,000 flights.

This past year has seen the opening of our new \$300 million terminal building and a \$100 million Category III runway, the first of its kind in Canada. In addition, Transport Canada, now privatized as NAV CANADA, has opened a state-of-the-art \$30 million control tower. These improvements are part of our plan to ensure that our facilities are fully capable of safely meeting the needs of Canadians in the 21st century.

I would like to address some of the sample questions on potential issues for discussion put forward by you and discuss the safety programs that are specifically airport related.

With regard to the effect of deregulation on safety, it is difficult for me to make any comment on airline safety as this is outside the realm of my responsibility as part of the airport authority.

With regard to government cutbacks on expenditures affecting safety over the years, I would say that is generally not the case with respect to airport safety. However, an issue of great concern to us is the withdrawal of some of the Coast Guard services, particularly the Hovercraft base located on Sea Island. This is an integral part of our ability to respond to aircraft incidents on the foreshore of Sea Island. We will be pursuing that with the Coast Guard and we suggest that the committee may wish to look into it.

It is possible that we could have an incident similar to that which took place off South Africa where a 767 went into the water. Without Coast Guard facilities, particularly the Hovercraft, it would be impossible to respond to that type of incident on the mud flats.

**The Chairman:** Why do you not do that yourselves?

**Mr. Koroscil:** The foreshore is not the responsibility of the airport authority.

**The Chairman:** Take responsibility for it. If a plane crashes across the back road at the Vancouver International Airport, who is responsible for the fire that ensues?

**Mr. Koroscil:** It is normally the responsibility of the municipality in which the aircraft crashes. The airport does not provide crash fire and rescue off-airport. We will respond, but as a second resource. The authority for aircraft crashes off-airport lies within the municipality of responsibility, not the airport authorities.

en importance au Canada. Il grandit au rythme plutôt phénoménal de 10 p. 100 par année. Le nombre de passagers atteindra 14 millions et le nombre de vols 325 000 à la fin de 1996.

L'année qui s'achève a été marquée par l'ouverture d'une nouvelle aérogare de 300 millions de dollars et d'une piste de catégorie III de 100 millions de dollars, la première du genre au Canada. De plus, Transports Canada, aujourd'hui privatisé sous le nom de NAV CANADA pour ce qui touche l'aspect du transport aérien, a ouvert une tour de contrôle de 30 millions de dollars conçue selon la fine pointe de la technologie. Ces améliorations font partie de notre plan qui est de rendre nos installations aéroportuaires tout à fait aptes à répondre de façon sécuritaire aux besoins des Canadiens et des Canadiennes du vingt et unième siècle.

J'aimerais répondre à certaines des questions portant sur des problèmes possibles que vous avez préparées pour la discussion et parler aussi des programmes de sécurité qui se rapportent tout particulièrement aux aéroports.

Au sujet de l'effet de la déréglementation sur la sécurité, il m'est difficile de dire quoi que ce soit sur la sécurité chez les transporteurs aériens parce que cela ne relève pas de mon secteur de compétence au sein de l'administration de l'aéroport.

En ce qui concerne les conséquences qu'auront, avec le temps, les réductions de dépenses gouvernementales sur la sécurité, je dirais que, généralement, la sécurité dans les aéroports n'est pas touchée. Un point qui nous préoccupe beaucoup cependant est le retrait de certains services que nous offre la Garde côtière, notamment la mise à notre disposition de la base d'hydroglisseurs de l'île Sea. Les aéroglisseurs de cette base font partie intégrante de notre capacité d'intervention si un accident d'avion se produit sur la basse plage de cette île. Nous allons continuer d'étudier la question avec la Garde côtière et peut-être me permettrai-je de vous inciter à vous pencher sur ce dossier.

Un autre accident comme celui du 767 qui s'est abîmé au large de l'Afrique du Sud peut encore se produire. Sans les équipements de la Garde côtière, et sans l'hydroglisseur en particulier, il serait impossible d'intervenir dans ce type d'accident, d'aller dans les battures vaseuses.

**Le président:** Pourquoi n'intervenez-vous pas vous-mêmes?

**M. Koroscil:** La basse plage ne relève pas de l'administration aéroportuaire.

**Le président:** Donnez-vous cette compétence. Si un avion s'écrase de l'autre côté du chemin en arrière de l'aéroport international de Vancouver, à qui revient la responsabilité d'éteindre l'incendie provoqué par la chute?

**M. Koroscil:** Elle incombe normalement à la municipalité dans laquelle l'avion tombe. L'administration aéroportuaire n'assure pas les services de sauvetage et d'extinction d'incendie à l'extérieur de l'aéroport. Nous intervenons, mais comme seconde ressource. Quand un avion s'écrase en dehors de l'aéroport, c'est à la municipalité dans laquelle l'écrasement a lieu, et non à l'administration aéroportuaire, qu'il revient de porter les secours.



With respect to how airport safety is monitored and whether there are effective spot checks by the industry, the answer at YVR is definitely yes. Transport Canada regulates the airlines and air traffic control separately from the airport, or the aerodrome, as it is known in the legislation. Transport Canada aerodromes regulate YVR and the aerodrome inspection office conducts regular inspections and monitors our procedures. Our airport operations manual has just been approved by Transport Canada. It sets out our facilities and procedures and is used as a reference document for training and safety.

We have full-time, 24-hour-a-day airside duty managers, whose sole job is to ensure that ground operations are conducted smoothly and safely. Many of them are pilots or have worked as ground crew for the airlines. They are, therefore, completely familiar with proper and safe procedures and are prepared to intervene immediately if they feel safety is compromised. We have a dedicated, highly experienced airside safety officer on staff as well as a department dedicated to aviation safety and security. They work closely together on airside operational and safety issues. There are also two people dedicated to emergency planning and two to airside coordination, which includes our airside driving program.

Meetings of all operators involved in airside safety are held quarterly. Representatives of airlines, caterers, refuellers and all others attend to see the driving statistics and describe the measures they will take to improve their records. This is in addition to our monthly Airside Operations Committee meetings with Transport Canada.

Finally, there is a meeting every other day between construction contractors and representatives from the airlines and airport operations to ensure that all operators are familiar with the current construction plans and to discuss any safety and operational issues. The rapid growth of the airport has made this meeting essential, especially over the last two summers.

Our Emergency Operations Centre has representatives from all agencies, as required. A full debriefing is performed after any EOC activation. We also run a tabletop emergency exercise every month with police, ambulance, fire rescue, airline and operations personnel to discuss scenarios and learn each other's roles and responsibilities. Although the Transport Canada requirement for a major live exercise is once every three years, we normally schedule one every year. This year, we decided that opening the new international terminal and new runway to the public would be an excellent substitute. We have found these exercises to be an invaluable part of our safety preparedness.

En ce qui concerne la surveillance de la sécurité dans l'aéroport et quant à savoir si l'industrie effectue des vérifications ponctuelles efficaces, je réponds oui sans hésitation pour l'YVR. Transports Canada réglemente le contrôle de la circulation aérienne et les transporteurs aériens séparément de l'aéroport, ou de l'aérodrome comme dit la loi. La section du ministère qui s'occupe des aérodromes réglemente l'YVR, et le bureau d'inspection des aérodromes procède à des inspections régulières et surveille nos méthodes. Notre manuel des opérations aéroportuaires vient juste d'être approuvé par Transports Canada. Tout ce qui concerne nos installations, nos équipements et nos méthodes s'y trouve. Il sert de document de référence pour la formation et la sécurité.

Nous avons par ailleurs des directeurs de service côté piste à temps plein qui assurent une permanence jour et nuit. Leur seule et unique tâche est de veiller à ce que les opérations au sol se déroulent sans encombre et en toute sécurité. Bon nombre d'entre eux sont des pilotes ou ont fait partie du personnel de piste de transporteurs aériens. Ils connaissent donc parfaitement la façon adéquate et sûre de procéder et sont prêts à intervenir s'ils sentent que la sécurité est compromise. Nous avons aussi un agent de sécurité côté piste dévoué et extrêmement expérimenté, en plus d'un service chargé de la sécurité et de la sûreté aériennes. Ces gens travaillent en étroite collaboration aux questions qui concernent la sécurité et les opérations côté piste. Enfin, deux personnes sont affectées à la planification des mesures d'urgence et deux autres à la coordination des activités côté piste, dont notre programme de conduite des véhicules.

Tous les trois mois, les opérateurs associés à la sécurité côté piste sont convoqués à une réunion. Des représentants des transporteurs aériens ainsi que des entreprises de traiteurs et de ravitaillement en carburant, pour ne nommer que ceux-là, y sont invités pour regarder les données qui se rapportent à la conduite des véhicules et expliquer les mesures qu'ils prendront pour améliorer leur fiche. Cette réunion s'ajoute à celle qui regroupe chaque mois les membres du comité des opérations côté piste et des représentants de Transports Canada.

Enfin, les entrepreneurs en construction se réunissent tous les deux jours avec des représentants des compagnies aériennes et des opérations aéroportuaires pour être sûrs que tous les opérateurs savent quels sont les plans en matière de construction et pour discuter de toute question touchant à la sécurité et aux opérations. L'expansion rapide de l'aéroport a rendu cette réunion essentielle, surtout au cours des deux derniers étés.

Le Centre des opérations d'urgence, quant à lui, regroupe des représentants de tous les organismes concernés conformément aux exigences. Après chaque opération d'urgence, il y a présentation d'un compte rendu complet de l'intervention. Nous faisons également une simulation d'exercice sur maquette chaque mois avec les services de police, d'ambulance et de pompiers et avec le personnel des transporteurs et des opérations pour discuter de divers scénarios et apprendre les rôles et les responsabilités des uns et des autres. Nous prévoyons normalement la tenue d'un exercice réel une fois par année, même si Transports Canada en exige un tous les trois ans. Cette année, nous avons pensé que l'ouverture de la nouvelle aérogare internationale et de la nouvelle

Finally, YVR has two full-time occupational and construction safety officers.

In short, our airside duty managers continually spot check the operation to ensure safety and our safety personnel work on preventing repeat incidents.

The question about trucks does not apply.

With regard to whether we are satisfied with the effectiveness of safety enforcement, we are with respect to operations. We are generally satisfied with the regulations concerning the transportation of hazardous goods. Although, once again, this enforcement is the responsibility of Transport Canada, we have an extensive and detailed environmental emergency response plan in the event of an incident. Our airfield maintenance specialists are also trained in petroleum and hazardous materials cleanup.

There is a saying in aviation which sums up our approach to safety. Aviation in itself is not inherently dangerous; however, to an even greater extent than the sea, it is unforgiving of carelessness or negligence.

I cannot stress enough how seriously we take the safety issue. Our passengers, when surveyed, have consistently rated safety as their most important criteria. We run YVR as an aviation business and it makes excellent aviation business sense to be safety oriented. In many areas of safety we have expended far greater effort than did Transport Canada when it operated YVR. For example, we consulted with our operators on a new airside driving program, designed the program and spent tens of thousands of dollars on a new handbook and training materials for the 7,000 airside drivers at YVR. This program has now become a model for other airports in Canada.

I do not mean to imply that we never have any challenges. On the contrary, we live with these challenges every day. Consider a 747 arriving from Asia. First, the aircraft must arrive safely, even in the most difficult weather conditions. Although this is obviously not our job, we and NAV CANADA play a critical support role for that pilot. We have already had several snow events this year, which is unusual for Vancouver. Keeping the runways and taxiways clear of snow and ice is a complicated function requiring careful coordination between several agencies.

As the pilot taxis to the terminal, he or she is guided by the latest fiberoptic directional signage. Items as seemingly mundane as the paint markings on concrete are consistently evaluated by our maintenance and airside operations departments, which ask

piste équivalait à un excellent exercice. Nous trouvons tous ces exercices extrêmement précieux pour la préparation des mesures de sécurité.

Enfin, il y a deux agents de la sécurité du travail et de la sécurité des chantiers qui travaillent à temps plein à l'aéroport international de Vancouver.

En bref, nos directeurs de service côté piste procèdent continuellement à des vérifications ponctuelles pour veiller à ce que la sécurité soit respectée et à ce que le personnel de sécurité travaille à prévenir la répétition d'incidents.

Votre question au sujet des camions ne s'applique pas.

Quant à savoir si nous sommes satisfaits de l'efficacité de l'application des mesures de sécurité, nous le sommes en ce qui a trait aux opérations. Nous sommes généralement satisfaits des règlements qui concernent le transport des matières dangereuses. Même si leur application relève, là encore, de Transports Canada, nous avons un programme très complet d'intervention en cas d'accident écologique. Nos spécialistes de l'entretien du terrain d'aviation sont d'ailleurs formés pour nettoyer les déversements accidentels de pétrole et de substances dangereuses.

Il y a une vérité connue dans l'aviation qui résume notre attitude face à la sécurité. Le transport aérien n'est pas dangereux en lui-même, mais, pire encore que dans le transport maritime, l'incurie ou la négligence ne pardonnent pas.

Je ne saurais trop insister sur l'importance que nous accordons à la sécurité. Chaque fois que nous avons fait un sondage auprès des passagers, c'est toujours la sécurité qu'ils ont citée comme le critère le plus important. Nous administrons l'aéroport international de Vancouver comme une entreprise qui travaille dans le domaine de l'aviation, et il est tout à fait sensé, quand on fait des affaires dans ce domaine, de penser d'abord à la sécurité. À maints égards, nous avons consacré beaucoup plus d'efforts à la sécurité que ne l'a fait Transports Canada quand il exploitait notre aéroport. Par exemple, nous avons consulté nos opérateurs au sujet d'un nouveau programme de conduite de véhicules côté piste, nous avons conçu ce programme et nous avons aussi consacré des dizaines de milliers de dollars à la rédaction d'un nouveau manuel et de documents de formation à l'intention de nos 7 000 conducteurs de véhicules côté piste. Notre programme est aujourd'hui un modèle pour les autres aéroports au Canada.

Je ne veux pas dire pour autant que nous n'avons jamais de défis à relever. Au contraire, nous en avons tous les jours. Prenons l'exemple d'un Boeing 747 qui arrive d'Asie. Tout d'abord, il doit arriver à bon port même dans les pires conditions atmosphériques. Même si ce n'est manifestement pas notre travail, nous jouons, avec NAV CANADA, un rôle d'appui essentiel auprès du pilote. Nous avons déjà eu cette année plusieurs tempêtes de neige tout à fait inhabituelles pour la région de Vancouver. Dégager la neige et la glace des pistes et des voies de circulation et garder le passage libre est une tâche complexe qui nécessite une coordination minutieuse entre plusieurs intervenants.

Quand le pilote fait rouler son appareil jusqu'au terminal, il se guide sur les panneaux indicateurs à fibres optiques d'invention toute récente. Des choses aussi anodines que les marques peintes sur le béton sont constamment vérifiées par les employés des



the following kinds of questions: Are the paint lines bright enough? Should we add glass beads to the paint? Will the markings work for all aircraft in all conditions? Should we outline the paint in black in order to enhance visibility? Do we need to add lines or delete lines? The construction over the past few years has made these questions extremely important.

After the aircraft arrives at the gate, over 50 vehicles are required to get it back in the air in the minimum time possible, sometimes as little as 90 minutes. Many tonnes of cargo and baggage must be off-loaded, the aircraft refuelled, dirty water and trash taken off, the interior cleaned, and meals, cargo and baggage put back on. Maintenance work must also take place, as well as inspections. This is done in all weather conditions, which in Vancouver often means in the rain, as well as in the dark, and it is done expeditiously and safely every single day of the year.

For example, on this past Monday, December 2, 10 747 jumbo jets arrived between 11:00 a.m. and 1:00 p.m. All of our widebody gates were full. It had just stopped snowing and we were in full de-icing mode, which has its own unique challenges as we comply with very strict environmental legislation. It was just another day at the airport.

In conclusion, the Vancouver International Airport keeps safety in mind at all times. It is never sacrificed for operational reasons. We are closely regulated but even more important is the safety culture in which we operate with our employees and business partners. As a business, we manage risk by reducing it or eliminating it wherever possible. It is a constant challenge but one which we must meet every day.

I would be happy to answer any questions.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Senator Perrault:** I am interested in security and access to aircraft by people working for various companies or in branches of the airport operation. Presumably a very secure plan has been put in force. I have seen some in the United States recently. The newspapers did a test run to find out how accessible the planes were. They found that it was surprisingly easy to get aboard the planes wearing a maintenance uniform, for example.

**Mr. Koroscil:** We do have systems in place. I understand that tomorrow you will be taking a bit of a tour. You will have the opportunity to see some of the security arrangements that are in place.

With regard to security, we are regulated quite heavily by Transport Canada. We are required to ensure that everyone wears

services d'entretien et d'opérations côté piste qui se demandent sans cesse: Les lignes sont-elles assez brillantes? Devrait-on rajouter des billes de verre dans la peinture? Les marques sur la piste conviendront-elles pour tous les types d'aéronefs dans toutes les situations? Devrait-on entourer les marques d'une ligne noire pour les rendre plus visibles? Faut-il ajouter ou effacer des lignes? Avec les travaux de construction réalisés ces dernières années, ces questions sont devenues extrêmement importantes.

Quand l'appareil arrive à son poste de stationnement, il faut plus de 50 véhicules pour le ramener sur la piste de décollage dans les plus brefs délais, parfois en dedans de 90 minutes seulement. Il faut décharger des tonnes de fret et de bagages, refaire le plein de carburant, vider les eaux usées et les poubelles, nettoyer l'intérieur et charger les repas, le nouveau fret et les nouveaux bagages. Sans oublier le travail d'entretien et les inspections qui se font en même temps. Toutes ces tâches sont accomplies beau temps mauvais temps, c'est-à-dire souvent sous la pluie quand on parle de Vancouver, jour et nuit, avec célérité et selon les règles de sécurité, chaque jour de l'année.

Par exemple, lundi dernier, le 2 décembre, 10 gros jets 747 sont arrivés entre 11 heures et 13 heures. Tous les postes de stationnement étaient occupés. La neige venait d'arrêter de tomber et l'opération dégivrage a été menée tambour battant. Le personnel doit surmonter des difficultés propres à ce travail parce que nous nous conformons aux règles très strictes de la législation sur l'environnement. C'était une journée parmi tant d'autres à l'aéroport.

En conclusion, nous avons toujours la sécurité à l'esprit à l'aéroport international de Vancouver. Elle n'est jamais sacrifiée pour des raisons de fonctionnement. Nous sommes encadrés par une réglementation stricte, mais c'est toute la notion de sécurité qui entoure nos relations avec nos employés et nos partenaires commerciaux qui est encore plus importante. Nous sommes une entreprise, et comme telle, nous gérons le risque en le réduisant ou en l'éliminant chaque fois que nous le pouvons. C'est un défi permanent que nous devons relever chaque jour.

Si vous avez maintenant des questions, je serai heureux d'y répondre.

**Le président:** Merci beaucoup.

**Le sénateur Perrault:** Je m'intéresse à la question de la sécurité et de l'accès aux avions qu'ont les gens qui travaillent pour diverses entreprises ou les employés des différents services d'exploitation de l'aéroport. Je suppose qu'un plan très sûr a été mis en place. J'en ai vu récemment aux États-Unis. Des journalistes ont fait un essai pour savoir dans quelle mesure il était possible d'accéder aux avions. Ils ont découvert qu'il était étonnamment facile de monter à bord des appareils quand on portait un uniforme d'employé d'entretien par exemple.

**M. Koroscil:** Nous avons en effet des systèmes en place. Je crois savoir que vous viendrez faire demain un petit tour à l'aéroport. Vous aurez l'occasion de voir certains dispositifs de sécurité.

Transports Canada nous impose d'ailleurs de très nombreuses règles pour l'aspect de la sécurité dont vous parlez. Nous devons

a "restricted area" pass. They must be security cleared by Transport Canada. We do not do clearances ourselves.

**Senator Perrault:** Do you have an electronic data chip inside those passes?

**Mr. Koroscil:** Yes, we do.

**Senator Perrault:** That is an improvement over Edmonton.

**Mr. Koroscil:** Every time someone goes through one of our access points, it registers that person.

**Senator Perrault:** That is good. Edmonton does not yet have that capability.

I understand that there are some additional bays being installed for aircraft parking.

**Mr. Koroscil:** Yes. Actually, we are now going on to our next phase of development for the airport authority, which is the extension for the transborder side. The building was full the day we opened. We are now involved in another \$300 million development program to expand the new building as well as retrofitting the existing domestic terminal.

**The Chairman:** Are you the only people who have these chips?

**Mr. Koroscil:** As far as I know, we are the only ones using them in Canada, yes.

**Senator Perrault:** That is a great idea.

**Mr. Koroscil:** This is a new system that the airport authority has just installed as part of our new international terminal.

**The Chairman:** Is the technology available to everyone?

**Mr. Koroscil:** It is something we bought off the shelf and modified for our own use, but it is available to everyone.

**The Chairman:** That is good. If a security clearance is carried out by Ottawa, does that security clearance stand you in good stead in other airports?

**Mr. Koroscil:** I am not clear on what the procedures are at the other airports, but we do not automatically recognize a security pass from another airport. They must get a pass from us and we would then do a check on the security clearance. Otherwise, they must be escorted by someone who does have a pass.

**The Chairman:** There are exceptions to that, of course?

**Mr. Koroscil:** Not normally, no.

**The Chairman:** What about air crew?

**Mr. Koroscil:** Air crew have a national pass that is issued at their national station. It is a separate category for air crew.

veiller à ce que tous les employés concernés portent un laissez-passer pour entrer dans les zones réservées. Ils doivent aussi faire l'objet d'une enquête de sécurité. C'est le ministère des Transports qui s'en occupe; nous ne faisons pas l'enquête nous-mêmes.

**Le sénateur Perrault:** Y a-t-il une puce électronique dans les laissez-passer?

**M. Koroscil:** Oui.

**Le sénateur Perrault:** C'est mieux qu'à Edmonton.

**M. Koroscil:** Chaque fois qu'une personne passe par un de nos points d'accès, elle est automatiquement enregistrée.

**Le sénateur Perrault:** C'est bien. Il n'y a pas ce dispositif à Edmonton.

Je crois savoir que l'on installe de nouvelles aires de stationnement pour les aéronefs.

**M. Koroscil:** C'est exact. De fait, nous entamons actuellement la phase suivante de l'expansion de l'aéroport, qui est l'agrandissement de la section du trafic extérieur. Le bâtiment était plein le jour de l'ouverture. Nous en sommes maintenant à un autre programme d'expansion de 300 millions de dollars qui prévoit l'agrandissement du nouveau bâtiment et la rénovation de l'aérogare du trafic intérieur.

**Le président:** Êtes-vous les seuls au Canada à avoir des laissez-passer avec des puces électroniques?

**M. Koroscil:** À ma connaissance, oui, nous sommes les seuls au Canada.

**Le président:** L'idée est excellente.

**M. Koroscil:** C'est un nouveau système que l'administration aéroportuaire a implanté pour l'ouverture de la nouvelle aérogare internationale.

**Le président:** Est-ce que tout le monde a accès à cet outil technologique?

**M. Koroscil:** C'est un système qui s'achète dans le commerce et que nous avons modifié pour l'usage que nous voulions en faire. Tout le monde peut se le procurer.

**Le président:** C'est bien. Si l'enquête de sécurité est effectuée à Ottawa, est-elle valable pour les autres aéroports?

**M. Koroscil:** Je ne sais pas exactement comment on procède dans les autres aéroports, mais nous ne reconnaissons pas automatiquement, quant à nous, les laissez-passer de sécurité des employés d'un autre aéroport. Ces personnes doivent obtenir notre propre laissez-passer, et nous vérifions pour cela si elles ont fait l'objet d'une enquête de sécurité. Sinon, elles doivent être accompagnées par quelqu'un qui a un laissez-passer.

**Le président:** Il n'y a pas d'exception à cette règle, bien entendu?

**M. Koroscil:** Pas normalement, non.

**Le président:** Qu'en est-il pour le personnel navigant?

**M. Koroscil:** Les membres du personnel navigant ont un laissez-passer national qui leur est remis à leur point d'attache national. Ils appartiennent à une catégorie distincte.



**The Chairman:** Do they have a chip in theirs?

**Mr. Koroscil:** No, unless it is issued from Vancouver. Each home base of each carrier can issue passes. We can issue passes for the Vancouver resident staff.

**Senator Perrault:** With regard to the recent crash of a jet, it has been alleged that cylinders were loaded aboard that plane without proper checking or security. Have the facts ever come out in that case?

More importantly, how would the authority at Vancouver airport have handled the situation? Would it have been left to the carriers to make the decision about whether certain goods should be put on the plane?

**Mr. Koroscil:** That is a carrier responsibility which is also regulated by Transport Canada. That is not an airport authority responsibility.

**Senator Perrault:** Presumably there would be a list of items that would not be transportable drawn up by Transport Canada?

**Mr. Koroscil:** That is correct.

**Senator Adams:** You mentioned that over 50 vehicles are involved when an aircraft arrives. Are those vehicles that have been around the airport all the time or would they come from town? For example, there are catering vehicles bringing food to the aircraft. When there are 50 vehicles at one aircraft, it may be difficult to check everything at security. How do you handle security in that situation?

**Mr. Koroscil:** All the catering is done on Sea Island by caterers on site. They have access to the airside through their facility, which must again follow Transport Canada regulations for security.

Each land lessee on the site that has a piece of property must follow certain security regulations. There must be fencing and signage and they must ensure the proper flow through the facility. All vehicles operating on airside are operated by licensed drivers who are licensed by us. They must be trained and they must pass a test to operate on airside, indicating that they are familiar with airside operations.

For vehicles coming on to the airside there are two access points and two security gates. They must enter through a security checkpoint and they can be inspected at any time by the RCMP or by the Corps of Commissioners, which are provided by the RCMP.

**Senator Adams:** Are vehicles coming through the gate videotaped so that if anything happens such as a hijacking the tapes can be viewed to see who came through?

**Mr. Koroscil:** There are several hundred cameras throughout the airport and we have a camera on every single gate.

**Le président:** Y a-t-il une puce électronique dans leur laissez-passer?

**M. Koroscil:** Non, à moins que le laissez-passer ait été émis par l'aéroport de Vancouver. Les ports d'attache de tous les transporteurs peuvent émettre des laissez-passer. Nous pouvons en émettre pour le personnel de Vancouver.

**Le sénateur Perrault:** Au sujet de l'avion à réaction qui s'est écrasé dernièrement, on a prétendu que des bouteilles de gaz avaient été chargées à bord sans vérification et sans égard à la sécurité. A-t-on jamais établi les circonstances de l'accident?

Plus important encore, qu'aurait fait l'administration de l'aéroport de Vancouver dans ce cas? Aurait-elle laissé aux transporteurs la responsabilité de décider si certaines marchandises devaient être placées à bord d'un avion?

**M. Koroscil:** C'est de fait une responsabilité des transporteurs, et elle fait d'ailleurs elle aussi l'objet d'une réglementation de la part de Transports Canada. Ce n'est pas une responsabilité de l'administration aéroportuaire.

**Le sénateur Perrault:** Transports Canada doit avoir établi, je suppose, une liste des marchandises qui ne peuvent être placées dans un avion?

**M. Koroscil:** Il en a établi une en effet.

**Le sénateur Adams:** Vous avez dit que l'arrivée d'un avion mobilise plus de 50 véhicules. Est-ce que ce sont des véhicules qui restent toujours à l'aéroport ou bien viennent-ils de la ville? Il y a, par exemple, les véhicules des traiteurs qui apportent les repas à servir aux passagers. Quand il y a 50 véhicules pour un seul avion, il peut être difficile de tout vérifier au service de sécurité. Comment vous y prenez-vous pour assurer la sécurité dans cette situation-là?

**M. Koroscil:** Tout ce qui fait partie des repas est préparé à l'île Sea, par des traiteurs qui travaillent sur place. Les traiteurs ont accès au côté piste parce qu'ils y ont leurs installations et ils doivent eux aussi suivre les règlements de sécurité de Transports Canada.

Chaque entreprise qui loue un terrain et un local sur le site de l'aéroport doit se conformer à certaines règles de sécurité. Elle doit installer des clôtures, placer des panneaux d'avertissement et voir à ce que son personnel qui circule sur l'aéroport respecte les règles. Les conducteurs de tous les véhicules qui circulent côté piste détiennent un permis délivré par l'administration portuaire. Ils ont dû suivre des cours et réussir un examen, ce qui garantit qu'ils connaissent le déroulement des opérations côté piste.

Il y a deux points d'accès et deux barrières de sécurité pour les véhicules de l'extérieur qui accèdent au côté piste. Ils doivent franchir un point de contrôle de sûreté et ils peuvent être inspectés à tout moment par la GRC ou par des membres du Corps des commissionnaires qui sont fournis par la GRC.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que les véhicules qui franchissent les barrières de sécurité sont filmés, de façon à ce que l'on puisse savoir qui est entré s'il y a un détournement d'avion?

**M. Koroscil:** Il y a plusieurs centaines de caméras installées partout dans l'aéroport et il y a une caméra à chaque barrière.

**Senator Adams:** My concern is that someone could be inside a vehicle. How do you ensure that there is no one hiding inside a truck filled with boxes? When the airplane reaches the aircraft and the doors are opened is the only time you could see the people hiding in the vehicle.

**Mr. Koroscil:** Every person who goes through the access point has to show their security pass. They cannot go through unless they have a security pass or are escorted by someone who has a pass and they have an "Escort Required" pass.

**Senator Adams:** Would a truck have only one person in it?

**Mr. Koroscil:** No, it could have more than one, but each person must have a pass. If there is someone hiding in the back of a truck, the owner and operator has some responsibility, be it a catering firm or an airline.

**Senator Adams:** Do catering companies arrive at a scheduled time every day?

**Mr. Koroscil:** Their purpose is to meet the airplane, so their timing would be pretty well the same every day. Most of the caterers are owned by the airlines, so it is not often that there would be an independent caterer that is not associated with an airline.

The caterers have to go through the same process as the airline people with regard to getting security passes or having access to airside.

**Senator Adams:** Yesterday in Edmonton I saw a person with a tag with a picture on it who did not go through a machine. Does the airport authority have a machine which would identify such a person?

**Mr. Koroscil:** It is a proximity card that you put in front of the reader. It does not have to go into it. When you put the card in front of the reader, it detects the chip inside and the door opens.

At manned positions there is no requirement to run the card through a machine. Either a security guard opens the door or the lock is released by the proximity card.

**Senator Bacon:** With the evolution from airports to local airport authorities, do you feel that every step is being taken to ensure safety?

**Mr. Koroscil:** I believe that more is being done now from an airport safety and security perspective than was ever done before.

**Senator Bacon:** Are you concerned that, with increased competition in the airline industry, our carriers could be cutting back on maintenance and repairs in order to cut costs? Would this lead to safety concerns?

**Mr. Koroscil:** I am not aware of what the airlines are doing with respect to cutting back on maintenance, but we have seen no indication that there have been any changes in aircraft operations.

**Le sénateur Adams:** Ce qui m'inquiète, c'est que quelqu'un pourrait se cacher dans un camion. Comment pouvez-vous être certains que personne ne se dissimule dans un camion plein de boîtes? Vous ne pourriez le découvrir que lorsque le camion arrive à l'avion et que les portes en sont ouvertes.

**M. Koroscil:** Quiconque franchit un point d'accès doit montrer son laissez-passer. Nul ne peut entrer sans laissez-passer ou sans être accompagné d'une personne qui en a un. Le visiteur doit alors porter sur lui une carte indiquant qu'il doit obligatoirement être accompagné.

**Le sénateur Adams:** Est-ce qu'il ne doit y avoir qu'une seule personne dans les camions?

**M. Koroscil:** Non, il peut y en avoir plusieurs, mais chacune doit avoir un laissez-passer. Si quelqu'un se cache dans la partie arrière du camion, le propriétaire et l'exploitant, peu importe que ce soit un traiteur ou un transporteur aérien, ont une responsabilité.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que les traiteurs arrivent à une heure prévue chaque jour?

**M. Koroscil:** Les traiteurs veulent être là quand l'avion arrive. Ils sont donc sur place tous les jours vers la même heure. La plupart d'entre eux sont des entreprises appartenant aux compagnies aériennes. Il arrive donc peu souvent que ce soit un traiteur indépendant qui vienne.

Les traiteurs doivent passer par les mêmes formalités que le personnel d'exploitation pour obtenir un laissez-passer ou avoir accès au côté piste.

**Le sénateur Adams:** J'ai vu hier à Edmonton une personne portant une carte avec sa photo qui n'est pas passée dans le lecteur. Est-ce que l'administration portuaire a une machine qui pourrait identifier cette personne?

**M. Koroscil:** Il s'agissait d'une carte de proximité qui se place devant le lecteur. Il n'est pas nécessaire de la passer dans une machine. Le lecteur lit la puce électronique de la carte placée devant lui et la porte s'ouvre automatiquement.

Aux points d'accès où il y a un garde, il n'est pas nécessaire de passer la carte dans une machine. La porte est ouverte par le garde de sécurité ou bien elle est déverrouillée par la carte de proximité.

**Le sénateur Bacon:** Depuis que les aéroports sont confiés à des administrations locales, avez-vous l'impression que l'on prend toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité?

**M. Koroscil:** Je crois que jamais auparavant on en a fait autant pour la sécurité des aéroports.

**Le sénateur Bacon:** Craignez-vous qu'avec l'intensification de la concurrence dans l'industrie du transport aérien, les transporteurs canadiens lésineront sur l'entretien et la réparation des avions pour réduire les dépenses? Y aurait-il motif de s'inquiéter pour la sécurité?

**M. Koroscil:** Je ne sais pas ce que font les transporteurs aériens pour ce qui est de réduire les coûts d'entretien, mais nous n'avons rien vu qui laisse supposer des changements dans l'exploitation



We, as the airport operator, have not seen any significant increase in incidents.

**Senator Perrault:** We talked a few years ago about the desirability of having falcons or owls at the airport. We have an incredible bird population here which stays all year. They do not go south any more because things are so nice here and they get fed so well. Do you have an airport cat or something? Even a tabby doing a patrol would help.

There are Canada Geese all over the place. Do you have a sound device or something of that nature that frightens birds away when an international flight is taking off?

**Mr. Koroscil:** Bird control in Vancouver is a very important issue for us because we are on the largest flyway for migrating birds.

**Senator Perrault:** The airport is near the Reifel Sanctuary.

**Mr. Koroscil:** We presently have the most extensive wildlife control programs in the world. We have nine people dedicated to wildlife control.

We also have a fairly extensive program of habitat modification and utilization of scare cannons as well as what we call wailers, which are speakers that play bird distress calls. We also have a very extensive monitoring program to track what is happening to the birds on Sea Island.

With the evolution of the airport, part of the compensation package was the development of a conservation area on the north part of Sea Island called the Sea Island Conservation Area. We have been monitoring the SICA lands and the effect on the wildlife population in relation to aviation safety. It is a unique situation to have a wildlife facility right next to an airport and it takes unique management to keep track of what is going on.

**Senator Perrault:** I hope no incoming flights will think that those cannons are anti-aircraft guns.

**Mr. Koroscil:** No. It is similar technology to that employed in blueberry fields in Vancouver, especially in the Coquitlam area. It is a key issue for us. Wildlife control is very important.

**The Chairman:** Do they issue notams?

**Mr. Koroscil:** We do issue notams warning pilots about the birds, yes.

**The Chairman:** You have a Category III runway. Has it had occasion to be used?

**Mr. Koroscil:** Not yet.

**Senator Perrault:** What is a Category III runway, Mr. Chairman?

**The Chairman:** No hands on landing. It will be interesting to follow that.

aérienne. Dans le cadre de notre rôle d'exploitant d'aéroport, nous n'avons pas constaté d'augmentation sensible du nombre d'incidents.

**Le sénateur Perrault:** Nous avons parlé il y a quelques années du bien-fondé de la présence de faucons ou de hiboux à l'aéroport. Il y a une incroyable population d'oiseaux qui restent ici toute l'année. Ils ne s'envolent plus vers le sud parce qu'ils se trouvent très bien ici et qu'ils ne manquent certainement pas de nourriture. Y a-t-il un chat de service dirais-je ou autre chose du genre à l'aéroport? Même un chat tigré qui marauderait serait utile.

Il y a aussi des outardes partout. Avez-vous un dispositif sonore ou autre chose pour les effrayer et les faire partir quand un avion décolle?

**M. Koroscil:** Le contrôle des oiseaux à Vancouver est une question très importante pour nous parce que l'aéroport est situé sur le plus grand couloir de migration d'oiseaux.

**Le sénateur Perrault:** L'aéroport se trouve près du sanctuaire de Reifel.

**M. Koroscil:** Nous avons les programmes de contrôle de la faune les plus complets au monde. Neuf personnes y sont affectées.

Nous avons aussi un programme très complet de modification de l'habitat et d'utilisation de canons d'effarouchement, et nous nous servons de sirènes imitatrices. C'est ainsi que nous appelons les haut-parleurs que nous utilisons pour diffuser des enregistrements de cris de détresse d'oiseaux. Nous avons enfin un très vaste programme de suivi pour savoir ce qu'il advient des oiseaux de l'île Sea.

Une partie du montant compensatoire versé pour l'agrandissement de l'aéroport a servi à l'aménagement d'une aire de conservation au nord de l'île Sea. Nous surveillons cette aire et ses effets sur la population faunique en rapport avec la sécurité aérienne. Il est exceptionnel qu'une réserve faunique se trouve juste à côté d'un aéroport et il faut faire appel à des techniques de gestion uniques pour suivre l'évolution de la situation.

**Le sénateur Perrault:** J'espère qu'aucun pilote approchant de l'aéroport ne prendra les canons d'effarouchement pour des canons anti-aériens.

**M. Koroscil:** Non. C'est un produit de la technologie semblable à celui utilisé dans les champs de bleuets de Vancouver, en particulier dans la région de Coquitlam. Le contrôle de la faune est très important pour nous. C'est une question essentielle.

**Le président:** Est-ce que vous envoyez des avis aux navigateurs aériens?

**M. Koroscil:** Nous envoyons des avis aux pilotes au sujet des oiseaux, oui.

**Le président:** Vous avez une piste de catégorie III. Avez-vous eu l'occasion de l'utiliser?

**M. Koroscil:** Non, pas encore.

**Le sénateur Perrault:** Qu'est-ce qu'une piste de catégorie III, monsieur le président?

**Le président:** L'atterrissage se fait sans l'intervention du pilote. Cela sera intéressant à suivre.

**Mr. Koroscil:** It really improves our reliability to the airline industry by reducing the limits that a pilot can land an aircraft. I think it brings up our reliability over 99 per cent.

**The Chairman:** It all sounds very safe, sir.

Do you keep a log of incidents at the airport?

**Mr. Koroscil:** Yes, we do.

**The Chairman:** How many might have been listed, for instance, during the month of November?

**Mr. Koroscil:** We track incidents on site that do not necessarily involve the airport but involve aircraft. For example, last week a DC-9 was departing and one of its rear main tires delaminated and part of the rubber went into one of the engines. While the engine was still producing power, the pilot kept the gear down and did a fly by to verify that the gear was still there. It was fine and he landed.

On average, we have one event a day.

Another example is when a pilot gets an indicator light. In the majority of cases, it is a problem with the monitoring system on board and not the gear.

**The Chairman:** Are the incidents recorded on computer so that an analysis can be done? If so, is there a particular type of incident that tends to show up regularly?

**Mr. Koroscil:** We do not keep records in that great of detail. The Aviation Safety Board would have more accurate records. Many times we are not informed of what caused the aircraft to come back. Those incidents must be reported to the Transportation Safety Board, which would have more detailed data. I suspect that they are tracking that very carefully.

**The Chairman:** Some are moving away from using the RCMP for security. You still have RCMP. Are you going to continue with them?

**Mr. Koroscil:** As in all of the other airports in Canada, the RCMP will be leaving Vancouver airport.

**The Chairman:** That is not a decision taken by you as a local authority?

**Mr. Koroscil:** I understand that this is a federal decision by Transport Canada and the Solicitor General.

**The Chairman:** Well, that is interesting. Would you like to keep them?

**Mr. Koroscil:** We will in fact be working with the Richmond RCMP Detachment because it is the police force of jurisdiction for us. In the long run, we will be keeping RCMP at Vancouver, not through the Solicitor General but through our own efforts.

**The Chairman:** We tried to avoid following the practice of Ports Canada with some ports being policed by the local or

**M. Koroscil:** Ce genre de piste améliore vraiment notre fiabilité aux yeux de l'industrie du transport aérien parce qu'il y a moins de limites imposées par les conditions d'atterrissage. Je crois que notre fiabilité atteint plus de 99 p. 100.

**Le président:** Cela paraît très sûr en effet, monsieur.

Gardez-vous un registre des incidents qui se produisent à l'aéroport?

**M. Koroscil:** Oui.

**Le président:** Combien y aurait-il eu d'incidents enregistrés, par exemple, pour le mois de novembre?

**M. Koroscil:** Nous inscrivons les incidents qui se produisent sur place. Ils n'impliquent pas nécessairement l'aéroport, mais ils impliquent les appareils. Par exemple, la semaine dernière, un DC-9 était en train de décoller quand un de ses gros pneus arrière s'est délaminé. Un morceau de caoutchouc a été projeté dans un des moteurs. Alors que le moteur tournait encore, le pilote a laissé le train d'atterrissage abaissé et a fait un tour à basse altitude pour qu'on lui dise si le train d'atterrissage ne s'était pas décroché. Tout était bien et le pilote a posé l'avion.

En général, il y a un incident tous les jours.

Il arrive aussi, par exemple, que le voyant de mise en garde s'allume. Dans la majorité des cas, c'est le système de contrôle à bord qui est défectueux et non le train d'atterrissage.

**Le président:** Est-ce que les incidents sont enregistrés dans un ordinateur pour en faire une analyse? S'ils le sont, y a-t-il un type d'incident qui a tendance à se produire régulièrement?

**M. Koroscil:** Nous ne tenons pas des registres à ce point détaillés. Le Bureau de la sécurité aérienne aurait des dossiers plus précis. Il arrive souvent que nous ne soyons pas informés de la raison pour laquelle un avion est revenu atterrir. Ce type d'incident doit cependant être signalé au Bureau de la sécurité des transports, qui aurait des données plus détaillées. J'ai l'impression que ces incidents sont suivis de très près.

**Le président:** Dans certains aéroports, on cesse de faire appel à la GRC pour la sécurité. Vous avez encore la GRC ici. Allez-vous la garder?

**M. Koroscil:** La GRC partira de l'aéroport de Vancouver comme de tous les autres aéroports du Canada.

**Le président:** Ce n'est pas une décision qui a été prise par vous, l'administration locale?

**M. Koroscil:** Je crois savoir que la décision a été prise au palier fédéral, par Transports Canada et le solliciteur général.

**Le président:** Voilà qui est intéressant. Aimerez-vous garder la GRC?

**M. Koroscil:** Nous allons, de fait, travailler avec le détachement de Richmond de la GRC, parce que nous tombons sous la compétence de ce corps de police. À longue échéance, nous garderons la GRC à l'aéroport de Vancouver non pas par la volonté du solliciteur général, mais de notre propre chef.

**Le président:** Nous avons essayé d'éviter ce qui se fait à Ports Canada, où certains ports sont desservis par la police municipale



municipal police and some by Ports Canada police. We tried to stay with a common police force, for obvious reasons.

I gather that we will now have RCMP at some airports while others will have local or municipal police. Quebec will have Quebec Provincial Police because that is their jurisdiction.

Already there are five or six different police organizations involved. I am sure that you have discussed this on numerous occasions. Does this suggest problems to you?

**Mr. Koroscil:** Not at all. In many countries, airports are policed by various police forces.

**The Chairman:** It is usually the military.

**Mr. Koroscil:** Not normally. In the United States it is done by many different police forces, and we do not see that as a problem.

I should point out that special RCMP squads will remain at all of our international airports.

**Senator Perrault:** That is reassuring.

**The Chairman:** How close are we to being able to deliver a sterile aircraft to the taxiway at international airports? Is it only more equipment that is needed?

**Mr. Koroscil:** Security at any airport is provided by many people. While the airport authority has responsibility for a large part of it, everyone who operates at the airport has responsibility to ensure security, including the airline, the caterers and the refuellers.

We play more of an audit role and a day-to-day enforcement role to ensure that those other players participate, along with Transport Canada and security inspectors. I am fairly confident that we are on the road to being able to provide the service that is necessary. As a matter of fact, we will probably provide better service than existed two years ago because we have made major improvements.

**The Chairman:** We will want to hear about some of that tomorrow.

**Mr. Koroscil:** You will see some of that tomorrow.

**The Chairman:** In the Territories the desire was expressed not to have security checks done in the north, but rather to have them done at the deplaning end. In the Northwest Territories, and eventually in the Eastern and Western Arctic, there will be no requirement on certain categories for any security check.

What is your position on planes arriving with passengers who have not been security checked?

**Mr. Koroscil:** That creates a significant operational challenge for both us and the airlines. Because of the kind of facility we have today, it would mean building additional facilities to screen everyone as they came off the airplane, because they would not be allowed into the building as it is today without being screened. The airlines have had the opportunity to do that for some time

ou locale et d'autres par la police de Ports Canada. Nous avons essayé de garder un service de police commun pour des raisons évidentes.

Je déduis donc que nous retrouverons la GRC à certains aéroports et la police municipale ou locale à d'autres. Au Québec, ce sera la police provinciale puisque c'est sa sphère d'attribution.

Il y a déjà cinq ou six organes policiers mis à contribution. Je suis sûr que vous avez déjà discuté de cette question à maintes occasions. Pensez-vous que cela créera des difficultés?

**M. Koroscil:** Pas du tout. Dans de nombreux pays, les aéroports sont sous la surveillance de divers corps policiers.

**Le président:** C'est d'habitude l'armée qui s'occupe de la surveillance.

**M. Koroscil:** Pas normalement. Aux États-Unis, ce sont différentes forces policières et nous ne trouvons pas que cela pose un problème.

Je dois signaler cependant qu'il restera des escouades spéciales de la GRC dans tous les aéroports internationaux du pays.

**Le sénateur Perrault:** Voilà qui me rassure.

**Le président:** Le temps viendra-t-il bientôt où nous pourrions voir des appareils à l'épreuve des intrusions se déplacer sur les voies de circulation dans les aéroports internationaux? Faut-il simplement plus d'équipement pour y arriver?

**M. Koroscil:** Dans chaque aéroport, la sécurité est assurée par beaucoup de gens. La responsabilité en revient en grande partie à l'administration aéroportuaire, mais chaque personne qui participe aux activités de l'aéroport a un rôle à jouer, et cela comprend les transporteurs, les traiteurs et les livreurs de carburant.

Notre rôle consiste plutôt, avec Transports Canada et les inspecteurs de sécurité, à procéder à des vérifications et à faire appliquer quotidiennement les règles de sécurité de façon à garantir la participation des autres intervenants. Je suis confiant que nous soyons en voie de pouvoir fournir le service nécessaire. En fait, nous fournirons probablement un service supérieur à ce qu'il était il y a deux ans, parce que nous avons apporté de grandes améliorations.

**Le président:** Nous voudrions en savoir un peu plus là-dessus demain.

**M. Koroscil:** Vous en verrez quelques-unes demain.

**Le président:** Dans les Territoires du Nord-Ouest, on a exprimé le désir que les contrôles de sécurité ne se fassent pas dans le Nord mais plutôt aux lieux de débarquement. Dans cette région et un jour aussi dans l'Arctique de l'Est et de l'Ouest, on n'exigera pas de contrôle de sécurité pour certaines catégories de passagers.

Que pensez-vous de l'idée de voir arriver des avions dont les passagers n'ont pas subi de contrôle de sécurité?

**M. Koroscil:** Nos opérations et celles des transporteurs aériens en seraient beaucoup compliquées. Compte tenu des installations actuelles, il faudrait ajouter d'autres bâtiments pour contrôler chaque passager qui débarquerait, parce qu'il ne leur serait pas permis d'entrer dans le bâtiment tel qu'il est actuellement. Les transporteurs aériens ont la possibilité de ne pas faire les contrôles

now and have chosen not to do so. Their preference is to continue as they are operating today.

**The Chairman:** Your concern is the interconnecting passenger who does not leave the secure area when he leaves the plane. He can go to another gate without having to go through security and can board a plane carrying whatever he wishes.

**Mr. Koroscil:** Transport Canada has very strict regulations in place to ensure that screened and unscreened passengers do not mix. If unscreened passengers were brought into a screened facility, there would be some challenges.

**The Chairman:** Then you definitely want the practice to continue of security clearance at the point of embarkation?

**Mr. Koroscil:** It is an airline decision. We would work with them, but that change would necessitate additional facilities. It is a matter of convenience for the passenger, too.

**The Chairman:** I have several concerns. You will receive an additional \$140 million or \$150 million a year from the \$10 you collect from each traveler, yet you have effectively killed the airport rotating fund which small airports in the east had to draw on to survive.

I am concerned about having four or five different policing agencies. I am also concerned about security becoming so sophisticated that the security check carried out in the Northwest Territories will not be up to your standard and that they will not be able to afford the standard required by you or Transport Canada to allow them to mingle in Vancouver.

Do you see my dilemma?

**Mr. Koroscil:** I understand what you are saying.

**The Chairman:** It is beginning to look like a horror story.

**Mr. Koroscil:** One could argue that point.

**The Chairman:** I am not putting up an argument. We are here to study safety in 10, 15 or 20 years. There is not much point in us paying lip service to a flawed system.

**Mr. Koroscil:** That is fair enough. Airport safety and security — particularly security — is regulated by Transport Canada. Transport Canada makes the rules that passengers must be screened and that they cannot mix. Aircraft coming into Vancouver must meet the screening requirements of Transport Canada, not of ourselves.

**The Chairman:** As a frequent traveller in Canada, I have noticed that I can go through some airports with no difficulty at all while at others I have to take my braces off to get through. The same standards do not exist at all airports.

de sécurité depuis un certain temps maintenant, mais ils ont décidé de ne pas se prévaloir de ce privilège. Ils préfèrent continuer comme ils font aujourd'hui.

**Le président:** Ce qui vous inquiète, c'est le passager en correspondance qui reste dans la zone réservée quand il descend de l'avion. Il peut se rendre à une autre porte d'embarquement sans passer par le contrôle et monter dans un avion en transportant tout ce qu'il veut.

**M. Koroscil:** Transports Canada a établi des règles très strictes pour que les passagers qui ont été contrôlés et ceux qui ne l'ont pas été ne se mélangent pas. Si des passagers qui n'ont pas été contrôlés entraient dans le secteur réservé aux passagers contrôlés, on aurait certains problèmes.

**Le président:** Vous voulez donc bel et bien que le contrôle de sécurité continue de se faire à l'embarquement?

**M. Koroscil:** La décision appartient aux transporteurs aériens. Nous collaborerons avec eux, mais s'ils veulent changer, il faudra ajouter des installations. C'est aussi une question de commodité pour les passagers.

**Le président:** Plusieurs points me préoccupent. Il y a d'abord le fait que la somme de 10 \$ que vous exigerez de chaque passager vous rapportera 140 ou 150 millions de dollars de plus par année, alors que vous avez pourtant vidé le fonds de rotation des aéroports dans lequel les petits aéroports de l'Est devaient puiser pour survivre.

Il y a ensuite le fait que quatre ou cinq organes policiers soient mis à contribution. Il y a enfin le fait que la sécurité fasse appel à des techniques tellement avancées que les vérifications faites dans les Territoires du Nord-Ouest ne soient pas du niveau voulu et que les aéroports de cette région n'aient pas les moyens d'atteindre le niveau que vous et Transports Canada exigez pour que leurs avions puissent fréquenter l'aéroport de Vancouver.

Voyez-vous mon dilemme?

**M. Koroscil:** Je comprends ce que vous dites.

**Le président:** Cela commence à ressembler à une histoire d'horreur.

**M. Koroscil:** C'est un point avec lequel on pourrait argumenter.

**Le président:** Je ne veux pas argumenter. Nous sommes ici pour étudier ce que sera la sécurité des transports dans 10, 15 ou 20 ans. Cela ne sert pas à grand-chose de parler pour ne rien dire d'un système défectueux.

**M. Koroscil:** C'est juste. La sécurité des aéroports est réglementée par Transports Canada. Le ministère a édicté que les passagers doivent être contrôlés et que ceux qui l'ont été ne doivent pas être mélangés avec ceux qui ne l'ont pas été. Les passagers des avions qui arrivent à l'aéroport de Vancouver doivent répondre aux exigences en matière de contrôle fixées par Transports Canada et non par nous.

**Le président:** Je voyage beaucoup à l'intérieur du pays et j'ai remarqué que je peux passer sans encombre dans certains aéroports alors que je dois enlever mon appareil dentaire dans d'autres. Les normes sont différentes d'un aéroport à l'autre.



To screen passengers to your standards in Yellowknife may cost \$25 a passenger. That may not be very much for Air Canada or one of the other big airlines, but it is a lot of money for an operator in the north. It is not a level playing field.

I appreciate your enthusiasm about security but it will not do you any good if we share it and put the blinkers back on.

**Senator Bacon:** Does Vancouver International Airport have a policy or a program for substance abuse by employees?

**Mr. Koroscil:** We do have a policy for airport staff.

**Senator Bacon:** Is it prevention or education?

**Mr. Koroscil:** Both, as well as assistance.

**The Chairman:** Is that zero tolerance?

**Mr. Koroscil:** Yes, it is.

**Senator Perrault:** Has the new terminal fulfilled all of your expectations or are there design improvements you think should be made?

**Mr. Koroscil:** We are very happy with the results. However, we are also always looking for ways to make it better.

**Senator Perrault:** Are there some complications? Does putting the cruise ship people through cause problems?

**Mr. Koroscil:** It is not so much a complication as something that can be improved. We have a small task group made up of airport staff and cruise and airline representatives working on finding ways to make it work better.

**Senator Adams:** You spoke earlier of the Coast Guard. Are there ships involved, or are you using the land along the airport shore? That could be a safety concern in an emergency. How much equipment is available? Is there a wharf and a dock?

**Mr. Koroscil:** It is actually a Hovercraft base. The Hovercraft is very important to us because it is the only vehicle that can operate on the mud flats. We have a large area off Sturgeon Banks that is a mud flat during low tide. There is no possibility of getting any tire or wheel vehicle out there to respond. Also, it is almost too shallow to use boats when the tide is in. That is where the Hovercraft is very important. It is a very important piece of equipment for responding to incidents off the airport.

**Senator Adams:** So an emergency landing or a plane crashing there is a very real concern.

Cela coûterait peut-être 25 \$ par passager si l'on devait avoir à Yellowknife le niveau de contrôle que vous exigez. Ce n'est peut-être pas très cher pour de grosses compagnies comme Air Canada, mais c'est beaucoup d'argent pour un exploitant dans le Nord. Les règles du jeu ne sont pas égales pour tous.

Je comprends votre enthousiasme pour les questions de sécurité, mais il ne donnera rien de bon si nous le partageons mais que nous devons ensuite y mettre un bémol.

**Le sénateur Bacon:** Est-ce que l'Administration de l'aéroport international de Vancouver a une politique ou un programme pour les employés qui font une consommation abusive d'alcool et d'autres drogues?

**M. Koroscil:** Oui, nous avons une politique pour le personnel de l'aéroport.

**Le sénateur Bacon:** Faites-vous de la prévention ou de l'éducation?

**M. Koroscil:** Les deux. Nous offrons aussi de l'aide aux employés.

**Le président:** Pratiquez-vous la tolérance zéro?

**M. Koroscil:** Oui.

**Le sénateur Perrault:** La nouvelle aérogare répond-elle à toutes vos attentes, ou y a-t-il des améliorations à apporter à la conception à votre avis?

**M. Koroscil:** Nous sommes très contents des résultats, mais nous cherchons malgré tout sans cesse des façons de l'améliorer.

**Le sénateur Perrault:** Y a-t-il des complications? Avez-vous de la difficulté à faire passer les passagers de paquebot de croisière par toutes les formalités?

**M. Koroscil:** Ce n'est pas tant une complication qu'un aspect qui peut être amélioré. Nous avons un petit groupe de travail constitué d'employés de l'aéroport, de représentants de compagnies de croisière et de membres de transporteurs aériens qui cherchent des moyens d'améliorer le déroulement des choses.

**Le sénateur Adams:** Vous avez parlé de la Garde côtière au début. Met-elle des bateaux à votre disposition ou vous servez-vous de la bande de terre le long du rivage qui borde l'aéroport? Cela pourrait être important pour la sécurité dans une situation d'urgence. De quel équipement disposez-vous? Y a-t-il un appontement ou un quai?

**M. Koroscil:** C'est en fait une base d'hydroglisseurs. Il est très important pour nous d'avoir un hydroglisseur parce que c'est le seul véhicule capable de se déplacer sur les battures vaseuses. Il y a une grande étendue après Sturgeon Banks qui est une batture vaseuse à marée basse. Il est impossible d'y envoyer un véhicule à roues s'il faut y faire un sauvetage. Il est aussi impossible d'y envoyer des bateaux à marée haute parce que l'eau n'est pas assez profonde. C'est là que l'hydroglisseur se révèle très utile. C'est un véhicule très important pour intervenir dans les incidents qui se produisent à l'extérieur de l'aéroport.

**Le sénateur Adams:** Donc, un atterrissage forcé ou un écrasement d'avion à cet endroit vous préoccupe vraiment.

**Mr. Koroscil:** Yes, it is. On the rest of the land mass around us, municipal forces can respond, as is their responsibility. The concern is in the mud flats area. That is a Coast Guard responsibility and without a Hovercraft they cannot respond.

**The Chairman:** How do you meet that very real concern? I would not wait for someone else to resolve that problem; I would resolve it myself.

**Mr. Koroscil:** The Coast Guard has resolved it by being there. The issue is them pulling out of the service.

**The Chairman:** But they are gone.

**Mr. Koroscil:** No, they are not gone. They are still there but they are talking about removing the service. We are saying they should not remove the service.

**The Chairman:** They are still there?

**Mr. Koroscil:** Yes.

**The Chairman:** I am sorry. I misunderstood you.

**Mr. Koroscil:** They are still there but they are proposing, as part of their cost reductions, removing the service. That is our concern.

The airport authority has bought special equipment to help us work in the mud flats with the Coast Guard. So we have gone part way, but removing the Coast Guard would create a real void.

**The Chairman:** What type of equipment have you bought?

**Mr. Koroscil:** We have purchased Zodiac-type boats, large rafts that can be dropped by helicopter that will float or at least provide a bridge to assist in moving people back and forth. The equipment that makes a real difference is the Hovercraft. We are not aware of any other piece of equipment that can respond as well as the Hovercraft.

**Senator Adams:** Is the Coast Guard there for 12 months of the year?

**Mr. Koroscil:** Yes, they are. They are not there only for us. They provide service for many. The majority of their work is for the marine industry. I am sure the marine industry would not want to lose their service.

**The Chairman:** Thank you very much, sir.

**Mr. Koroscil:** I would like to comment, if I may, on the issue of the transfer of airports to local airport authorities and the impact that has had with the collection of the airport improvement fee.

Prior to the airport being transferred to the airport authority, it was generating in the neighbourhood of \$12 million to \$15 million in revenue. That was four and a half years ago. This year, through our ground lease arrangement with Transport Canada, we will give back to the federal government almost \$50 million for the four-and-a-half-year period. This is in addition to many of the other taxes that are collected.

**M. Koroscil:** Oui. Ailleurs sur la terre ferme, les forces municipales peuvent intervenir, et c'est d'ailleurs leur responsabilité. Le problème, ce sont les battures vaseuses. C'est la Garde côtière l'autorité compétente, mais sans hydroglisseur, elle ne peut pas agir.

**Le président:** Que faites-vous face à ce problème très réel? Je ne compterais pas sur quelqu'un d'autre pour le résoudre; j'y trouverais une solution moi-même.

**M. Koroscil:** La Garde côtière l'a résolu en étant là. Le problème est qu'elle se retire.

**Le président:** La Garde côtière est donc partie.

**M. Koroscil:** Non, elle n'est pas partie. Elle est encore là, mais elle parle de supprimer le service. Nous disons pour notre part qu'elle ne doit pas le faire.

**Le président:** Elle est encore là?

**M. Koroscil:** Oui.

**Le président:** Pardonnez-moi. Je n'avais pas compris.

**M. Koroscil:** La Garde côtière est encore là, mais elle se propose de supprimer le service parce qu'elle doit réduire ses dépenses. C'est cela qui nous inquiète.

L'administration portuaire a acheté des équipements spéciaux pour que nous puissions travailler avec la Garde côtière dans les battures vaseuses. Nous avons donc fait ce que nous pouvions de notre côté, mais un désistement de la part de la Garde côtière créerait vraiment un vide.

**Le président:** Quelle sorte d'équipement avez-vous acheté?

**M. Koroscil:** Nous avons acheté des Zodiac. Ce sont de grands canots pneumatiques que l'on peut jeter à partir d'un hélicoptère. Ils peuvent servir ne serait-ce qu'à former une sorte de pont pour permettre le va-et-vient sur l'eau. Mais la pièce d'équipement qui fait toute la différence est l'hydroglisseur. Il n'existe rien de mieux à notre connaissance que l'hydroglisseur pour les interventions d'urgence.

**Le sénateur Adams:** Est-ce que la Garde côtière est sur place douze mois par année?

**M. Koroscil:** Oui. Elle n'est pas là seulement pour nous. Beaucoup d'autres milieux font appel à elle. L'essentiel du travail de la Garde côtière touche à l'industrie marine. Je suis certain que cette industrie ne voudrait pas la perdre.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur.

**M. Koroscil:** J'aimerais ajouter quelque chose, si vous le permettez, au sujet de la cession de l'aéroport à une administration aéroportuaire locale et des effets qu'elle a eus sur les droits perçus pour l'amélioration des installations.

Avant d'être cédé à l'administration portuaire, l'aéroport produisait aux alentours de 12 à 15 millions de dollars en revenus. C'était il y a quatre ans et demi. Or, pour cette période, nous allons remettre cette année près de 50 millions de dollars au gouvernement fédéral selon le bail foncier signé avec Transports Canada. Cette somme vient s'ajouter à bon nombre d'autres taxes qui sont perçues.



**The Chairman:** If you had left that in a rotating fund, we could all have had a little cut of it. The federal government will not give it back to us.

**Mr. Koroscil:** We did not create the rotating fund. My point is that Vancouver is contributing more than its share, more than it ever did before, to federal resources.

**The Chairman:** As an easterner, I say, "Please keep the money coming. We need it desperately."

Thank you for appearing here today.

**Mr. Koroscil:** It was my pleasure.

The committee adjourned.

**Le président:** Si vous aviez laissé ce montant dans un fonds de rotation, nous aurions tous pu en avoir un peu. Le gouvernement fédéral ne nous remettra jamais cet argent.

**M. Koroscil:** Nous n'avons pas créé le fonds de rotation. Ce que je veux dire, c'est que l'aéroport de Vancouver contribue plus qu'il ne serait sensé le faire et plus qu'il ne l'a jamais fait aux rentrées de fonds du gouvernement.

**Le président:** En tant qu'habitant de l'Est du Canada, je vous dis: «Continuez à faire rentrer de l'argent. Nous en avons désespérément besoin.»

Merci d'être venu témoigner aujourd'hui.

**M. Koroscil:** Tout le plaisir a été pour moi.

La séance est levée.

---





*From the British Columbia Coast Pilots Ltd.:*

Al Flotre, President.

*From the Council of Marine Carriers:*

Russel V. Cooper, President;

Peter Woodward, Vice-President.

*From the British Columbia Ferry Corporation:*

William H. Martin, Vice-President, Corporation Safety and Standards.

*From the British Columbia Safety Council:*

Brian Lowes, Executive Director;

Ed Derocher, Vice-President.

*From the Pacific Trollers Association:*

Stan Watterson, Vice-President.

*From the Canadian Merchant Service Guild:*

Robert D. McCoy.

*From the Vancouver International Airport Authority:*

Richard Koroscil, Vice-President, Airport Operations.

*De British Columbia Coast Pilots Ltd.:*

Captain Al Flotre, président.

*Du Council of Marine Carriers:*

Captaine Russel V. Cooper, président;

Peter Woodward, vice-président.

*De la British Columbia Ferry Corporation:*

William H. Martin, vice-président, Sécurité et normes des entreprises.

*Du British Columbia Safety Council:*

Brian Lowes, directeur général;

Ed Derocher, vice-président.

*De la Pacific Trollers Association:*

Stan Watterson, vice-président.

*De la Guilde de la marine marchande du Canada:*

Robert D. McCoy.

*De l'Administration de l'aéroport international de Vancouver:*

Richard Koroscil, vice-président, Opérations aéroportuaires.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the British Columbia Aviation Council:*

G.N. (Jerry) Lloyd, President and Chief Executive Officer;  
Terry Shields, Air Operations Group;  
Stan Kaardal, Campbell River Aircraft Operators Association;  
Terry Wolfe-Milner, Chairman of Training, Safety and  
General Aviation;  
Villi Douglas, Operations Manager, Pacific Coastal Airlines;

Peter M. Evans, Director of Operations, Harbour Air Ltd.;  
Lynn Morrison, Chief Pilot and Co-owner, Baxter Aviation.

*From the Legislative Assembly of British Columbia:*

Paul Reitsma, Member.

*From the British Columbia Lightkeepers:*

Jim Abram, President.

*From the International Longshoremen's and Warehousemen's  
Union:*

Wayne Sargent, Third Vice-President and Safety Co-ordinator,  
Canadian Area.

*From the Pacific Pilotage Authority Canada:*

Dennis McLennan, Chair.

*(Continued on previous page.)*

*Du British Columbia Aviation Council:*

G.N. (Jerry) Lloyd, président-directeur général;  
Terry Shields, Groupe des opérations aériennes;  
Stan Kaardal, Campbell River Aircraft Operators Association;  
Terry Wolfe-Milner, président, Sécurité, entraînement et  
aviation générale;  
Villi Douglas, directeur de l'exploitation, Pacific Coastal  
Airlines;

Peter M. Evans, directeur de l'exploitation, Harbour Air Ltd.;  
Lynn Morrison, chef pilote et copropriétaire, Baxter Aviation.

*De l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique:*

Paul Reitsma, député.

*Des British Columbia Lightkeepers:*

Jim Abram, président.

*De la International Longshoremen's and Warehousemen's  
Union:*

Wayne Sargent, troisième vice-président et coordonnateur de  
la sécurité, section canadienne.

*De l'Administration de pilotage du Pacifique Canada:*

Dennis McLennan, président.

*Suite à la page précédente.)*













